

við Stjórnartíðindi Evrópusambandsins

	I	EES-STOFNANIR	
	1.	Sameiginlega EES-nefndin	
	II	EFTA-STOFNANIR	
	1.	Fastanefnd EFTA-ríkjanna	
	2.	Eftirlitsstofnun EFTA	
2012/EES/37/01		Ákvörðun Eftirlitsstofnunar EFTA 205/11/COL frá 29. júní 2011 um viðaukasamning um rekstur Hurtigruten-leiðarinnar	1
2012/EES/37/02		Auglýst eftir athugasemdum, í samræmi við ákvæði 2. mgr. 1. gr. I hluta bókar 3 við samning milli EFTA-ríkjanna um stofnun eftirlitsstofnunar og dómstóls, varðandi ríkisaðstoð í tengslum við hugsanlega aðstoð við AS Oslo Sporveier og AS Sporveisbussene í Noregi	26
	3.	EFTA-dómstóllinn	
	III	EB-STOFNANIR	
	1.	Framkvæmdastjórnin	
2012/EES/37/03		Tilkynning um fyrirhugaða samfylkingu fyrirtækja (mál COMP/M.6621 – CNP Assurances/BNP Paribas/Immeuble Val-de-Marne)	54
2012/EES/37/04		Tilkynning um fyrirhugaða samfylkingu fyrirtækja (mál COMP/M.6622 – Banco Santander/Kredyt Bank/Żagiel) – Mál sem kann að verða tekið fyrir samkvæmt einfaldaðri málsmeðferð	55
2012/EES/37/05		Tilkynning um fyrirhugaða samfylkingu fyrirtækja (mál COMP/M.6624 – Bekaert/Southern Steel Berhad/Bekaert Southern Wire) – Mál sem kann að verða tekið fyrir samkvæmt einfaldaðri málsmeðferð	56
2012/EES/37/06		Tilkynning um fyrirhugaða samfylkingu fyrirtækja (mál COMP/M.6635 – Lukoil/ISAB Refinery) – Mál sem kann að verða tekið fyrir samkvæmt einfaldaðri málsmeðferð	57
2012/EES/37/07		Tilkynning um fyrirhugaða samfylkingu fyrirtækja (mál COMP/M.6640 – Delphi/FCI MVL)	58
2012/EES/37/08		Tilkynning um fyrirhugaða samfylkingu fyrirtækja (mál COMP/M.6649 – Allianz/Insurance Portfolio and Brokerage Services of Gan Eurocourtage)	59

2012/EES/37/09	Tilkynning um fyrirhugaða samfylkingu fyrirtækja (mál COMP/M.6659 – Bain/Sumitomo/Jupiter Shop Channel JV) – Mál sem kann að verða tekið fyrir samkvæmt einfaldaðri málsmeðferð	60
2012/EES/37/10	Ákvörðun um að hreyfa ekki andmælum við tilkynntri samfylkingu fyrirtækja (mál COMP/M.6249 – Princes/Aria)	61
2012/EES/37/11	Ákvörðun um að hreyfa ekki andmælum við tilkynntri samfylkingu fyrirtækja (mál COMP/M.6280 – Procter & Gamble/Teva OTC Business)	61
2012/EES/37/12	Ákvörðun um að hreyfa ekki andmælum við tilkynntri samfylkingu fyrirtækja (mál COMP/M.6459 – Sony/Mubadala Development/EMI Music Publishing)	62
2012/EES/37/13	Ákvörðun um að hreyfa ekki andmælum við tilkynntri samfylkingu fyrirtækja (mál COMP/M.6469 – Tognum/TMH)	62
2012/EES/37/14	Ákvörðun um að hreyfa ekki andmælum við tilkynntri samfylkingu fyrirtækja (mál COMP/M.6477 – BP/Chevron/Eni/Sonangol/Total/ JV)	63
2012/EES/37/15	Ákvörðun um að hreyfa ekki andmælum við tilkynntri samfylkingu fyrirtækja (mál COMP/M.6517 – The Klesch Group/Arkema's Vinyl Products Business)	63
2012/EES/37/16	Ákvörðun um að hreyfa ekki andmælum við tilkynntri samfylkingu fyrirtækja (mál COMP/M.6546 – Ericsson/Technicolor Broadcasting Services)	64
2012/EES/37/17	Ákvörðun um að hreyfa ekki andmælum við tilkynntri samfylkingu fyrirtækja (mál COMP/M.6555 – Posco/MC/MCHC/JV)	64
2012/EES/37/18	Ákvörðun um að hreyfa ekki andmælum við tilkynntri samfylkingu fyrirtækja (mál COMP/M.6559 – EuroChem Trading GmbH/K+S Nitrogen)	65
2012/EES/37/19	Ákvörðun um að hreyfa ekki andmælum við tilkynntri samfylkingu fyrirtækja (mál COMP/M.6563 – Mexichem SIH/Wavin)	65
2012/EES/37/20	Ákvörðun um að hreyfa ekki andmælum við tilkynntri samfylkingu fyrirtækja (mál COMP/M.6583 – KIB/BDMI/Bidmanagement)	66
2012/EES/37/21	Ákvörðun um að hreyfa ekki andmælum við tilkynntri samfylkingu fyrirtækja (mál COMP/M.6579 – Mitsubishi Corporation/Development Bank of Japan/DVB Bank SE/TES Holdings)	66
2012/EES/37/22	Ákvörðun um að hreyfa ekki andmælum við tilkynntri samfylkingu fyrirtækja (mál COMP/M.6592 – Naxicap/Achares/Pro-Struct/Accent Jobs for People)	67
2012/EES/37/23	Ákvörðun um að hreyfa ekki andmælum við tilkynntri samfylkingu fyrirtækja (mál COMP/M.6593 – Audi/Ducati Motor Holding)	67
2012/EES/37/24	Ákvörðun um að hreyfa ekki andmælum við tilkynntri samfylkingu fyrirtækja (mál COMP/M.6604 – CPPIB/Atlantia/Grupo Costanera)	68
2012/EES/37/25	Ákvörðun um að hreyfa ekki andmælum við tilkynntri samfylkingu fyrirtækja (mál COMP/M.6610 – CVC/Alix Partners)	68
2012/EES/37/26	Ákvörðun um að hreyfa ekki andmælum við tilkynntri samfylkingu fyrirtækja (mál COMP/M.6612 – Vitol/AtlasInvest/Petroplus Marketing)	69
2012/EES/37/27	Ákvörðun um að hreyfa ekki andmælum við tilkynntri samfylkingu fyrirtækja (mál COMP/M.6614 – Samsung Electronics/Samsung Mobile Display)	69

2012/EES/37/28	Ákvörðun um að hreyfa ekki andmælum við tilkynntri samfylkingu fyrirtækja (mál COMP/M.6617 – Trafigura/Baycliffe/Blue Ocean)	70
2012/EES/37/29	Ríkisaðstoð – Rúmenía – Málsnúmer SA.33623 (12/C) (áður 11/NN) – Meint ívilnandi raforkuverð til ArcelorMittal Galați SA – Auglýst eftir athugasemdum í samræmi við 2. mgr. 108. gr. sáttmálans um starfshætti Evrópusambandsins.	70
2012/EES/37/30	Auglýst eftir tillögum – EACEA/18/12 – ætlunin „Virk æska“ – Stuðningskerfi fyrir ungmenni – Undiraðgerð 4.6 – Samstarfsverkefni	71
2012/EES/37/31	Auglýst eftir tillögum – EACEA/19/12 – Áætlunin „Virk æska“ – Undiraðgerð 4.4: Verkefni sem stuðla að nýsköpun og gæðum	71
2012/EES/37/32	Yfirlit um ákvarðanir Evrópusambandsins um markaðsleyfi fyrir lyfjum sem teknar voru frá 1. maí 2012 til 31. maí 2012.	72

EFTA-STOFNANIR

EFTIRLITSSTOFNUN EFTA

ÁKVÖRÐUN EFTIRLITSSTOFNUNAR EFTA
205/11/COL

2012/EES/37/01

frá 29. júní 2011

um viðaukasamning um rekstur Hurtigruten-leiðarinnar

(Noregur)

EFTIRLITSSTOFNUN EFTA HEFUR TEKID NEÐANGREINDA ÁKVÖRÐUN

með vísan til samningsins um Evrópska efnahagssvæðið („EES-samningsins“), einkum 2. mgr. 59. gr. 61. gr. og bókunar 26,

með vísan til samnings milli EFTA-ríkjanna um stofnun eftirlitsstofnunar og dómstóls („samningsins um eftirlitsstofnun og dómstól“), einkum 24. gr.,

með vísan til 2. mgr. 1. gr. I. hluta og 5. mgr. 7. gr. og 14. gr. II. hluta bókunar 3 við samninginn um eftirlitsstofnun og dómstól („bókunar 3“),

með vísan til samsteyprar útgáfu ákvörðunar Eftirlitsstofnunar EFTA 195/04/COL frá 14. júlí 2004 um framkvæmdarákvæði sem um getur í 27. gr. II. hluta bókunar 3 („ákvörðunarinnar um framkvæmdarákvæði“) ⁽¹⁾,

að útgefni ábendingu til hagsmunaaðila um að leggja fram athugasemdir í samræmi við ofangreind ákvæði ⁽²⁾

og að teknu tilliti til eftirfarandi:

I. MÁLSATVIK

1. Málsmeðferð

Með bréfi, sem var dagsett 28. nóvember 2008 (skjalnr. 500143), tilkynntu stjórnvöld í Noregi Eftirlitsstofnun EFTA endurskoðun á ákvæðum samningsins sem í gildi er milli stjórnvalda í Noregi og Hurtigruten ASA um kaup á flutningaþjónustu milli Björgvinjar og Kirkenes í Noregi.

Í kjölfar ýmissa bréfaskipta ⁽³⁾ tilkynnti Eftirlitsstofnun EFTA stjórnvöldum í Noregi, með bréfi dagsettu 14. júlí 2010, að hún hefði ákveðið að hefja rannsókn, í samræmi við ákvæði 2. mgr. 1. gr. I. hluta bókunar 3, á viðbótargreiðslum til Hurtigruten á árinu 2008.

Ákvörðun Eftirlitsstofnunar EFTA um að hefja rannsókn, ákvörðun 325/10/COL, var birt í *Stjórnartíðindum Evrópusambandsins* og EES-viðbæti við Stjtið. ESB nr. 65, 25.11.2010, bls. 4. Eftirlitsstofnun EFTA leitaði eftir athugasemdum hagsmunaaðila um efni ákvörðunarinnar. Enginn þriðji aðili sendi stofnuninni umsögn.

⁽¹⁾ Skjalið má finna á eftirfarandi slóð: <http://www.eftasurv.int/media/decisions/195-04-COL.pdf>.

⁽²⁾ Sjá Stjtið. ESB C 320, 25.11.2010, bls. 6, og EES-viðbæti við Stjtið. ESB nr. 65, 25.11.2010, bls. 4.

⁽³⁾ Um nánari upplýsingar um bréfaskipti Eftirlitsstofnunar EFTA og stjórnvalda í Noregi vísast til ákvörðunar stofnunarinnar um að hefja formlega rannsókn, ákvörðunar 325/10/COL. Sjá birtingartilvísanir í 2. nmgr.

⁽⁴⁾ Sjá birtingartilvísanir í 2. nmgr.

Í bréfi stjórnvalda í Noregi dagsettu 30. september 2010 (skjalnr. 571486) komu fram athugasemdir þeirra við ákvörðunina um að hefja rannsókn (skjalnr. 563570). Þessu til viðbótar sendu stjórnvöld í Noregi upplýsingar með rafpósti 20. apríl 2011 (skjalnr. 595326), 4. maí 2011 (skjalnr. 596802) og 6. maí 2011 (skjalnr. 597151).

2. Aðdragandi – Hurtigruten-samningurinn

Hurtigruten ASA annast farþegaflutninga og vöruflutninga á sjó eftir norsku strandlengjunni frá Björgvin til Kirkenes og koma skip þess við í 34 höfnum á hverjum degi allt árið.



Í júní árið 2004 var auglýst útboð á rekstri þjónustunnar tímabilið 1. janúar 2005 til 31. desember 2012. *Ofotens og Vesteraalens Dampskipsselskap ASA* og *Troms Fylkes Dampskipsselskap* („Hurtigruten-fyrirtækin“) (⁵) voru þau einu sem lögðu fram tilboð og undirrituðu þau samning við stjórnvöld í Noregi hinn 17. desember 2004 („Hurtigruten-samninginn“). Fyrirtækin tvö runnu saman í mars árið 2006 og mynduðu fyrirtækið sem rekur þjónustuna nú, Hurtigruten ASA („Hurtigruten“). Eftirlitsstofnun EFTA barst ekki tilkynning um Hurtigruten-samninginn, sem undirritaður var árið 2004, og hefur stofnunin ekki tekið þann samning sem slíkan til skoðunar samkvæmt reglum EES-samningsins um ríkisaðstoð.

Í samræmi við Hurtigruten-samninginn siglir Hurtigruten daglega til 34 tilgreindra hafna samkvæmt fastri áætlun allt árið, og er flutningsgeta ákveðin í samræmi við þann áskilnað að þjóna skuli siglingaleiðinni með 11 skipum sem stjórnvöld í Noregi þurfa að samþykkja fyrirfram og að ákvæði um hámarksverð gilda á lengri farþegaleiðum. Hurtigruten getur sjálf ákveðið verð fyrir hringferðir, klefa, veitingar og flutning á bifreiðum og varningi.

Á átta ára gildistíma Hurtigruten-samningsins reiða stjórnvöld í Noregi af hendi endurgjald, sem nemur í heild NOK 1 899,7 millj., fyrir þjónustuna sem samningurinn tekur til, eða eftirtöldum fjárhæðum á verðlagi ársins 2005:

Vegna ársins 2005	NOK 217,5 millj.
Vegna ársins 2006	NOK 247,5 millj.
Vegna ársins 2007	NOK 247,5 millj.
Vegna ársins 2008	NOK 240,0 millj.
Vegna ársins 2009	NOK 236,8 millj.
Vegna ársins 2010	NOK 236,8 millj.
Vegna ársins 2011	NOK 236,8 millj.
Vegna ársins 2012	NOK 236,8 millj.

(⁵) Á tímabilinu 1. janúar 2002 til 31. desember 2004 hafði reksturinn verið í höndum þessara tveggja útgerða, *Ofotens og Vesteraalens Dampskipsselskap ASA* og *Troms Fylkes Dampskipsselskap*.

Greiðslurnar taka breytingum í samræmi við vísitöluákvæði í grein 6.2 í Hurtigruten-samningnum sem tekur mið af verði skipagasolíu, launakostnaði útgerða og NIBOR ⁽⁶⁾.

Að sögn stjórnvalda í Noregi er Hurtigruten skylt að viðhafa fjárhagslegan aðskilnað vegna þjónustu fyrirtækisins á leiðinni Björgvin–Kirkenes annars vegar og starfsemi sem tengist ekki þeirri leið hins vegar, en enginn áskilnaður er í núgildandi samningi um að Hurtigruten viðhafi fjárhagslegan aðskilnað vegna almannaþjónustu á leiðinni Björgvin–Kirkenes annars vegar og þjónustu sem rekin er í ábataskyni á sömu leið hins vegar.

Auk þjónustunnar, sem veitt er samkvæmt Hurtigruten-samningnum, gerir Hurtigruten út skip í ábataskyni og býður þannig hringferðir, skemmtisiglingar og veitingar á leiðinni Björgvin–Kirkenes. Í tengslum við þessar siglingar annast Hurtigruten einnig flutningaþjónustu á Geirangursfirði sem fellur ekki undir Hurtigruten-samninginn. Þá selur Hurtigruten skemmtisiglingar á ýmsum leiðum í Evrópulöndunum, Rússlandi, á Norðurskautssvæðinu, við Svalbarða og við Grænland.

Hinn 30. júní 2010 auglýstu stjórnvöld í Noregi útboð á rekstri leiðarinnar Björgvin–Kirkenes á átta ára tímabili sem hefjast skyldi í síðasta lagi 1. janúar 2013. Stjórnvöld í Noregi tilkynntu Eftirlitsstofnun EFTA að hinn 13. apríl 2011 hefði verið undirritaður nýr samningur við Hurtigruten um rekstur þessarar þjónustu tímabilið 1. janúar 2012 til 31. desember 2019. Ákvörðunin, sem hér birtist, tekur ekki til þess samnings.

3. Lýsing á ráðstöfununum þremur sem matið tekur til

3.1 Ráðstafanirnar þrjár

Stjórnvöld í Noregi hafa greint frá því að 27. október 2008 hafi þau gert samning við Hurtigruten og samkvæmt honum hafi greiðslur ríkisins fyrir flutningaþjónustu milli Björgvinjar og Kirkenes hækkað í samræmi við eftirfarandi (þær breytingar nefnast „ráðstafanirnar þrjár“ í því sem á eftir fylgir):

1. Endurgreidd eru 90% af NOx-skatti vegna ársins 2007 og 90% af framlögum í svonefndan NOx-sjóð frá janúar árið 2008 allt til loka gildistíma Hurtigruten-samningsins, þ.e. til 31. desember 2012 ⁽⁷⁾.
2. Greitt var „almenn endurgjald“ að fjárhæð NOK 66 millj. vegna ársins 2008 með hliðsjón af bágrri fjárhagsstöðu Hurtigruten sem rekja mátti til almennrar hækkunar á kostnaði við að veita þjónustuna. Þetta almenna endurgjald verður greitt árlega þar til samningstímanum lýkur, þ.e. til 31. desember 2012, nema umtalsverð breyting til batnaðar verði með tilliti til arðsemi fyrirtækisins að því er varðar almannaþjónustuna ⁽⁸⁾.
3. Skipum í rekstri er fækkað úr 11 í 10 að vetrinum (frá 1. nóvember til 31. mars) þar til Hurtigruten-samningurinn rennur út án þess að endurgjald fyrir veitta þjónustu lækki í samræmi við ákvæði þess efnis í Hurtigruten-samningnum ⁽⁹⁾. Fyrirhugað er að þessi samdráttur þjónustunnar standi allt þar til Hurtigruten-samningurinn rennur út, þ.e. til 31. desember 2012.

⁽⁶⁾ Millibankavextir í Noregi.

⁽⁷⁾ Á bls. 13 í skýrslu BDO Noraudit frá 23. mars 2009, sem stjórnvöld í Noregi lögðu fram, kemur fram að 2% allrar eldsneytisnotkunar árið 2007 hafi verið vegna rekstrarins í Geirangursfirði. Við útreikning á hlutfallinu 90% hafi eldsneytisnotkun vegna rekstrarins í Geirangursfirði verið dregin frá og þannig hafi endurgreiðsla NOx-skatts numið 88,2%.

⁽⁸⁾ Þannig í viðaukasamningnum: „I tråd med St. prp. nr. 24 (2008–2009) har Hurtigruten ASA fått en generell kompensasjon på 66 mill kr for 2008. Denne ordningen videreføres på årlig basis i resten av avtaleperioden forutsatt at selskapets lønnsomhet knyttet til det statlige kjøpet ikke forbedres vesentlig. Det forutsettes dog at denne kompensasjonen bare er nødvendig for å sikre kostnadsdekning relatert til statens kjøp av denne tjenesten“.

⁽⁹⁾ Í 4. gr. Hurtigruten-samningsins er kveðið á um að endurgjaldið skuli lækka ef þjónustan dregst saman.

3.2 Endurskoðun ákvæða Hurtigruten-samningsins

3.2.1 Endurskoðunarákvæði

Í 8. gr. Hurtigruten-samningsins er að finna ákvæði um endurskoðun samningsins og kemur þar fram að báðir samningsaðilar geti farið fram á slíka endurskoðun. Endurskoðunarákvæðið hljóðar svo [Íslenska þýðingin gerð með hliðsjón af enskri þýðingu Eftirlitsstofnunar EFTA]:

„Ef ákvarðanir hins opinbera leiða til verulegra breytinga á kostnaðarliðum eða mikilla breytinga á verði aðfanga, sem óraunhæft er að ætla að aðilar hefðu getað séð fyrir, er hvorum samningsaðila um sig heimilt að fara fram á viðræður um sérstaka leiðréttingu á endurgjaldi ríkisins, breytingar á þjónustunni sem veitt er eða aðrar ráðstafanir. Ef til slíkra viðræðna kemur skal mótaðila gefinn kostur á að nálgast öll nauðsynleg gögn.“⁽¹⁰⁾

3.2.2 Viðaukasamningurinn

Eins og fram hefur komið lauk endurskoðun Hurtigruten-samningsins 27. október 2008, og var endurgjald fyrir almannathjónustuna, sem Hurtigruten annast, þá hækkað með þremur mismunandi ráðstöfunum, sem einnig hefur verið lýst hér á undan.

Stjórnvöld í Noregi staðfestu samninginn skriflega með bréfi sem var undirritað 5. nóvember 2008 og vísaði til endurskoðunarinnar sem lauk 27. október sama ár.

Stjórnvöld í Noregi og Hurtigruten undirrituðu 8. júlí 2009 (stjórnvöld) og 19. ágúst 2009 (fyrirtækið) skjal sem fól í sér formlega staðfestingu á endurskoðun upprunalega Hurtigruten-samningsins („viðaukasamningsins“), og var þar vísað til bréfsins sem stjórnvöld í Noregi undirrituðu 5. nóvember 2008.

3.2.3 Greiðslur sem inntar hafa verið af hendi samkvæmt ráðstöfununum þremur

Í samræmi við endurskoðaðan samning og fjárveitingu norska löggjafarþingsins í framhaldi af gerð hans⁽¹¹⁾ rann greiðsla að fjárhæð NOK 125 millj.⁽¹²⁾ til Hurtigruten í desember 2008 sem viðbótarendurgjald vegna árána 2007 og 2008.

Samkvæmt þeim upplýsingum, sem Eftirlitsstofnun EFTA hefur undir höndum, bætast við þetta eftirtaldir greiðslur sem þegar hafa átt sér stað í kjölfar endurskoðunar og gerðar viðaukasamnings:

	Endurgreiðsla NOx-skatts/ framlaga í NOx-sjóð	Almennt endurgjald	Samdráttur í þjónustu; 10 skip í stað 11 að vetrinum (nóv.–mars)
Vegna ársins 2007	NOK 53,4 millj.		
Vegna fyrria árshelmings 2008	NOK 5,4 millj.	NOK 66 millj.	
Vegna síðara árshelmings 2008			NOK 11,3 millj.
Vegna fyrria árshelmings 2009	NOK 5,9 millj.		

⁽¹⁰⁾ Þannig í Hurtigruten-samningnum: „Offentlige pålegg som medfører betydelige kostnadsendringer samt radikale endringer av priser på innsatsfaktorer som partene ikke med rimelighet kunne forutse, gir hver av partene rett til å kreve forhandlinger om ekstraordinære reguleringer av statens godtgjørelse, endring av produksjonen eller andre tiltak. Motparten har i slike forhandlinger krav på all nødvendig dokumentasjon.“

⁽¹¹⁾ St.prp. nr. 24 (2008–2009), Innst. S. nr. 92 (2008–2009), Prop. 50 S (2009–2010), Innst. 74 S (2009–2010) og Prop. 125 S (2009–2010).

⁽¹²⁾ Fjárhæðin skiptist þannig: i) NOK 53,4 millj. er endurgreiðsla NOx-skatts vegna ársins 2007, ii) NOK 5,4 millj. er endurgreiðsla framlaga í NOx-sjóð vegna fyrria árshelmings 2008 og iii) NOK 66 millj. er almennt endurgjald vegna ársins 2008.

Að því er varðar endurgreiðslur á NOx-skatti/framlögum í NOx-sjóð hafa þær upplýsingar borist frá stjórnvöldum í Noregi að vegna mistaka hafi greiðsla að fjárhæð NOK 7,2 millj. vegna síðara ársheimings 2008 ekki átt sér stað. Þá hafi greiðslum vegna síðara ársheimings 2009 og fyrstu þriggja ársfjórðunga 2010 verið frestað vegna ákvörðunar Eftirlitsstofnunar EFTA um að hefja formlega rannsókn. Stjórnvöld í Noregi hafa ennfremur tjáð Eftirlitsstofnun EFTA að ekkert „almennt endurgjald“ hafi enn sem komið er verið greitt vegna árána 2009, 2010 og 2011 og að engar frekari greiðslur muni eiga sér stað samkvæmt viðaukasamningnum fyrir en Eftirlitsstofnun EFTA hefur tekið endanlega ákvörðun.

Við þetta er að bæta að Hurtigruten var veitt heimild, sem gildi frá 16. nóvember 2008, til þess að fækka skipum úr 11 í 10 að vetrinum (frá 1. nóvember til 31. mars) án þess að endurgjald fyrir almannaþjónustuna væri lækkað. Samkvæmt þeim upplýsingum, sem stjórnvöld í Noregi hafa látið í té, svarar þessi samdráttur til þess að fjárhæðin NOK 11,3 millj. ⁽¹³⁾ hefði verið greidd út sem viðbótarendurgjald vegna vetrarins 2008 til 2009, og er sú fjárhæð reiknuð með hliðsjón af því hversu mikið endurgjaldið til Hurtigruten hefði að öðrum kosti átt að lækka samkvæmt Hurtigruten-samningnum þegar þjónustan dróst saman. Þessi tilhögun gildi einnig veturinn 2009 til 2010 svo og, samkvæmt þeim upplýsingum sem Eftirlitsstofnun EFTA hefur undir höndum, veturinn 2010 til 2011, en engir útreikningar hafa borist fyrir það tímabil.

Að sögn stjórnvalda í Noregi leiðir viðaukasamningurinn til 26% hækkunar á heildarendurgjaldi vegna ársins 2008, og kemur sú hækkun til viðbótar við leiðréttingu samkvæmt gr. 6.2 í Hurtigruten-samningnum ⁽¹⁴⁾.

4. Ástæður þess að stofnað var til rannsókna

Eftirlitsstofnun EFTA stofnaði til formlegrar rannsóknar með vísan til þess að viðbótargreiðslur til Hurtigruten gætu haft í för með sér ríkisaðstoð. Stofnunin taldi einkum ástæðu til að efast um að hækkun endurgjaldsins, sem ákveðin var með viðræðum um endurskoðun og viðaukasamningnum, gæti talist falla undir ákvæði samningsins sem gerður var í kjölfar útboðsins sem haldið var árið 2004.

Eftirlitsstofnun EFTA taldi einnig ástæðu til að efast um að ráðstafanir stjórnvalda í Noregi væru í samræmi við áskilnað 2. mgr. 59. gr. EES-samningsins á þann hátt að þær snerust aðeins um endurgjald fyrir að inna af hendi almannaðjónustu. Þá lýsti Eftirlitsstofnun EFTA efasemdum um að þessi afskipti gætu talist samrýmanleg framkvæmd EES-samningsins, einkum með vísan til 3. mgr. 61. gr. samningsins, sbr. leiðbeinandi reglur Eftirlitsstofnunar EFTA um aðstoð til björgunar og endurskipulagningar í illa stöddum fyrirtækjum („leiðbeinandi reglur um björgun og endurskipulagningu“) ⁽¹⁵⁾.

5. Umsögn stjórnvalda í Noregi

5.1 Viðbótargreiðslur ekki ríkisaðstoð eða nauðsynlegt endurgjald fyrir að annast almannaðjónustu samkvæmt 2. mgr. 59. gr. EES-samningsins

Stjórnvöld í Noregi hafa lýst þeirri skoðun að ráðstafanirnar þrjár séu ekki ríkisaðstoð. Afstaða þeirra hefur verið að þar eð viðbótargreiðslurnar hafi ekki verið hærrí en nauðsynlegt var til þess að almannaðjónustan gæti haldist óbreytt hafi ekki falist í þeim hagræði í skilningi 1. mgr. 61. gr. EES-samningsins og dómaframkvæmdarinnar sem mótaðist í *Altmark*-málinu.

Stjórnvöld í Noregi eru þeirrar skoðunar að ráðstafanirnar, sem gerðar voru í október 2008, hafi verið neyðaraðgerðir í því skyni að ráða bót á aðkallandi fjárhagsvanda Hurtigruten á árinu 2008

⁽¹³⁾ NOK 3,6 millj. vegna tímabilsins 16. nóvember 2008 til 31. desember 2008 og NOK 7,7 millj. vegna tímabilsins 1. janúar 2009 til 31. mars 2009.

⁽¹⁴⁾ Samkvæmt Hurtigruten-samningnum hefði endurgjaldið átt að vera NOK 288 millj. vegna ársins 2008 eftir leiðréttingu samkvæmt leiðréttingarákvæðinu. Viðbótargreiðslur samkvæmt ráðstöfununum þremur, sem um var samið í viðaukasamningnum, námu NOK 75 millj. vegna ársins 2008. Endurgjald vegna ársins 2008 varð því í heild NOK 363 millj., en það svarar til 26% hækkunar til viðbótar við leiðréttinguna sem kveðið var á um í Hurtigruten-samningnum. Sbr. um þetta bréf stjórnvalda í Noregi dagsett 3. apríl 2009 (skjalnr. 514420), bls. 5.

⁽¹⁵⁾ Ákvörðun 305/04/COL, sjá Stjtið. ESB L 107, 28.4.2005, bls. 28, og EES-viðbæti nr. 21, 28.4.2005 bls. 1, sjá einnig eftirfarandi slóð: <http://www.eftasurv.int/state-aid/legal-framework/state-aid-guidelines>.

og tryggja þannig til bráðabirgða að þjónusta félli ekki niður meðan nýtt útboð væri undirbúið, og í þessu atriði hafi þau breytt eins og skynsamur markaðsfjárfestir. Þessu til stuðnings vísa stjórnvöld í Noregi til dóms sem féll í undirrétti EB í *Linde*-málinu ⁽¹⁶⁾.

Stjórnvöld í Noregi telja jafnframt að endurgreiðsla NOx-skatts og framlaga í NOx-sjóð fullnægi ekki skilyrðum fyrir því að teljast sértæk ráðstöfun, þar eð sama endurgreiðsla eigi sér stað vegna hvers kyns farþegaflutninga á sjó sem lúti kvöðum um almannaþjónustu.

Til vara halda stjórnvöld í Noregi fram þeirri skoðun að verði það niðurstaða Eftirlitsstofnunar EFTA að ráðstafanirnar þrjár skuli teljast ríkisaðstoð í skilningi 1. mgr. 61. gr. EES-samningsins beri að líta á þær sem nauðsynlegt endurgjald fyrir að fullnægja kvöð um almannaþjónustu í samræmi við 2. mgr. 59. gr. EES-samningsins.

Til stuðnings þeirri fullyrðingu að Hurtigruten hafi ekki fengið of háar greiðslur fyrir að annast almannaþjónustu í samræmi við 2. mgr. 59. gr. EES-samningsins hafa stjórnvöld í Noregi látið Eftirlitsstofnun EFTA í té skýrslu sem PwC var falið að vinna og tvær skýrslur frá BDO Noraudit. Í skýrslunum kemur fram að Hurtigruten hafi ekki viðhaft fullnægjandi fjárhagslegan aðskilnað milli almannaþjónustu og annarrar starfsemi, þ.e. þeirrar sem fellur ekki undir almannaþjónustuhlutverkið ⁽¹⁷⁾. Af þessum sökum hefur skipting útgjalda og tekna milli þessara tveggja flokka starfsemi verið áætluð eftir á.

Efni þessara þriggja skýrslna er sem hér segir:

i) *Skýrsla PwC frá 14. október 2008*

Í skýrslu PwC frá 14. október 2008 og gögnunum sem notuð voru við gerð hennar („PwC-skýrslunni“) ⁽¹⁸⁾ er lýst þremur mismunandi aðferðum sem nota megi til að sýna í hversu ríkum mæli Hurtigruten hafi notið ófullnægjandi endurgjalds fyrir almannaþjónustuna sem fyrirtækið annast.

Fyrstu tvær aðferðirnar byggjast á kostnaðarlíkani og er leitast við að greina milli bæði kostnaðar og tekna eftir því hvort um er að ræða rekstur almannaþjónustu eða starfsemi sem rekin er í ábataskyni. Fyrsta aðferðin er fólgin í því að nota útgjöld og tekjur eins skips, „*MS Narvik*“, á rekstrarárinu 2006 til að leiða í ljós að Hurtigruten hafi notið ófullnægjandi endurgjalds fyrir að annast almannaþjónustuna. Önnur aðferðin er svipuð hinni fyrstu, nema hvað matið er ekki bundið við *MS Narvik* heldur byggjast útreikningarnir á útgjöldum og tekjum vegna rekstrar alls Hurtigruten-flotans á árinu 2006.

Þriðja aðferðin byggist á nálgun þar sem ekki er greint milli almannaþjónustu og starfsemi sem rekin er í ábataskyni. Útreikningarnir miðast við uppgjör ársins 2006 fyrir allan Hurtigruten-flotann. Byggt er á þeirri hugmynd að stjórnvöldum í Noregi sé heimilt að nota aðstoðina til að tryggja Hurtigruten hagnað af samanlögðum rekstri almannaþjónustunnar og starfsemi sem rekin er í ábataskyni, á þann hátt að allur kostnaður sé greiddur og Hurtigruten nái fram arðsemi eiginfjár sem nemur 3–5% af hagnaði fyrir skatta eða 10% af EBITDA ⁽¹⁹⁾.

Með notkun þriðju aðferðarinnar í PwC-skýrslunni virðast stjórnvöld í Noregi vilja halda því fram að engin þörf sé á að greina á milli almannaþjónustunnar og starfsemi sem rekin er í ábataskyni, og að veita megi aðstoð til að tryggja að samningurinn leiði til hagnaðar hjá fyrirtækinu (að teknu tilliti til kostnaðar og tekna bæði vegna almannaþjónustunnar og starfsemi sem rekin er í ábataskyni).

⁽¹⁶⁾ Mál T-98/00 *Linde*, dómasafn 2002, bls. II-3961.

⁽¹⁷⁾ Sbr. skýrsluna sem lögð var til grundvallar skýrslunni frá PwC, *Hurtigruteavtalen – ókonomiske beregninger* frá 27. september 2007, bls. 3, og fyrri skýrsluna frá BDO, bls. 7 (báðar skjalnr. 514420) og síðari skýrsluna frá BDO, bls. 4 (skjalnr. 571486).

⁽¹⁸⁾ PwC-skýrslan skiptist í bréf frá PwC til Hurtigruten, dagsett 14. október 2008, og gögn sem notuð voru við gerð hennar, þ.e. eftirtalin þrjú skjöl: i) *Hurtigruteavtalen – ókonomiske beregninger*, dagsett 27. september 2007, ii) *Tilleggsopplýsingar knyttet til Hurtigruteavtalen – ókonomiske beregninger*, dagsett 4. október 2007, og iii) *Hurtigruteavtalen – ókonomiske beregninger*, dagsett 12. október 2007 (öll þessi skjöl eru skráð undir skjalnr. 514420, bls. 52–96).

⁽¹⁹⁾ Hagnaður fyrir fjármagnsliði, skatta og afskriftir (en. *Earnings Before Interest, Tax, Depreciation and Amortisation*).

ii) Skýrsla BDO Noraudit frá 23. mars 2009

Í fyrri skýrslu BDO Noraudit frá 23. mars 2009 („fyrri BDO-skýrslunni“) er leitast við að skýra að ráðstafanirnar þrjár ⁽²⁰⁾ hafi ekki haft í för með sér neinar ofgreiðslur þegar þær séu skoðaðar með hliðsjón af þeim kostnaðarauka vegna rekstrar Hurtigruten-flotans í heild sem rekja megi til i) upptöku NOx-skatts (vegna ársins 2007 og fyrra ársheilmings 2008) og ii) hækkandi verðs á eldsneyti árið 2008. Í skýrslunni færir BDO Noraudit rök fyrir því að við útreikning á eldsneytiskostnaði beri hvorki að taka tillit til kostnaðar né hagræðis sem Hurtigruten hafi haft af áhættuvörnum í tengslum við eldsneytisverð.

iii) Skýrsla BDO Noraudit frá 27. september 2010

Í síðari skýrslu BDO Noraudit frá 27. september 2010 („síðari BDO-skýrslunni“) er leitast við að skýra á annan hátt að ráðstafanirnar þrjár ⁽²¹⁾ hafi ekki haft í för með sér ofgreiðslur af neinu tagi. Vikið er frá fyrri skýrslunni í tveimur veigamiklum atriðum, þ.e. i) í stað þess að grafast fyrir um sannreynanleg útgjöld vegna rekstrar alls Hurtigruten-flotans er kostnaður við almannaþjónustuna miðaður við raunkostnað af rekstri þess skips (MS Vesterålen) sem kemst næst því að fullnægja lágmarksskilyrðum samkvæmt almannaþjónustukvöðunum ⁽²²⁾, af þeim skipum sem falla undir NOx-skatt, og ii) endurgjaldið tekur mið af samanlögðum hallarekstri á árunum 2007 og 2008 vegna þeirrar starfsemi Hurtigruten sem flokkast undir almannaþjónustu, í stað hækkunar á eldsneytisverði á árinu 2008.

Að því er varðar þá aðferð við skiptingu kostnaðar, sem notuð er í skýrslunum, er almennt farið þannig að í fyrstu tveimur aðferðum PwC-skýrslunnar og báðum BDO-skýrslunum að telja aðeins beinan kostnaðarauka, sem tengist starfsemi sem rekin er í ábataskyni (m.a. aukinn eldsneytiskostnað og NOx-gjöld sem falla til vegna skemmtisiglinga á Geirangursfirði), til kostnaðar af slíkri starfsemi. Aðrir útgjaldaliðir eru yfirleitt felldir á almannaþjónustuna. Með öðrum orðum er *fastakostnaður*, sem er sameiginlegur almannaþjónustunni og starfsemi sem rekin er í ábataskyni, almennt felldur á almannaþjónustuna. Á hinn bóginn er *tekjum* af starfsemi, sem fellur undir almannaþjónustu, ráðstafað til rekstrar almannaþjónustu en tekjum af starfsemi, sem telst ekki til almannaþjónustuhlutverksins, er ráðstafað til rekstrar í ábataskyni.

Dæmi um þessa aðferð við ráðstöfun útgjalda og tekna má finna í PwC-skýrslunni, en þar kemur fram yfirlit um skiptingu kostnaðar (Mynd 1) og tekna (Mynd 2) í rekstri skipsins *MS Narvik* (skipsins sem kemst næst því að fullnægja lágmarksskilyrðum samkvæmt almannaþjónustukvöðum án þess að greiða NOx-skatt) ⁽²³⁾:

Mynd 1 – útgjöld

	Narvik faktisk 06	Ánslag tjenestekjøp
Varekostnader	5 728	2 635
Personalkostnader	32 009	25 607
Bunkers	16 554	16 089
Havnkostnader	4 798	4 798
Vedlíkehold	6 709	6 709
Forsíkring	1 001	801
Administrasjonskostnader	7 993	3 997
Landturkostnader	2 348	
Söls- og markeds-kostnader	5 635	1 127
Andre kostnader	4 615	2 308
Sum kostnader	87 390	64 070

⁽²⁰⁾ Nánar tiltekið: i) endurgreiðsla NOx-gjalda vegna ársins 2007 og fyrra ársheilmings 2008, ii) almennt endurgjald að fjárhæð NOK 66 millj. og iii) hagræðið sem metið er til NOK 3,6 millj. og veitt var árið 2008 með því að fækka þeim skipum sem skylt er að hafa í siglingum samkvæmt almannaþjónustusamningnum.

⁽²¹⁾ Nánar tiltekið: i) endurgreiðsla NOx-gjalda vegna árunna 2007 og 2008, ii) almennt endurgjald að fjárhæð NOK 66 millj. og iii) hagræðið sem metið er til NOK 3,6 millj. og veitt var árið 2008 með því að fækka þeim skipum sem skylt er að hafa í siglingum samkvæmt almannaþjónustusamningnum.

⁽²²⁾ Þ.e. að geta flutt 400 farþega, hafa svefnaðstöðu í klefum fyrir 150 farþega og flutningsrými fyrir 150 EURO-vörubretti.

⁽²³⁾ Sbr. gögnin sem notuð voru við gerð PwC-skýrslunnar, *Hurtigruteavtalen – økonomiske beregninger*, dagsett 27. september 2007 (skjalnr. 514420, sjá bls. 57).

Mynd 2 – tekjur

	Narvik faktísk 06	Ánslag tjeneskjöpp
Rundtursinntekter	18 756	
Distansinntekter	14 231	14 231
Godsinntekter	4 722	4 722
Bílinntekter	987	987
Salg kost rundreise	6 205	
Salg kost distansereise	1 104	1 104
Cateringinntekter	6 853	5 482
Landturinntekter	3 645	
Andre inntekter	3 346	1 673
Sum inntekter	59 849	28 199

Myndirnar hér á undan sýna að jafnframt því sem allur sameiginlegur fastakostnaður, svo sem vegna eldsneytiskaupa (að fráreginni eldsneytisnotkun í tengslum við skemmtisiglingar á Geirangursfirði), hafnagjalda og viðhalds (samtals NOK 27,6 millj.), er felldur á almannaþjónustuna (*tjeneskjöpp*) er aðeins tekjum af flutningi tiltekinna farþegahópa, hvers kyns varnings og bifreiða, ásamt vissum hluta tekna af sölu matvæla, veitingasölu og annarri starfsemi (samtals NOK 28,2 millj.) ráðstafað til þjónustukaupa hins opinbera. Tekjum af skemmtisiglingum (sbr. meðal annars *Rundtursinntekter* sem voru NOK 18,8 millj.) er aftur á móti ráðstafað til starfsemi sem fellur ekki undir skilgreinda almannaþjónustu.

5.2 Viðbótargreiðslur verði að teljast samrýmanlegar gildandi reglum með vísan til staflíðar c) í 3. mgr. 61. gr. EES-samningsins

Til vara lýsa stjórnvöld í Noregi því álitu að verði það niðurstaða Eftirlitsstofnunar EFTA að ráðstafanirnar þrjár séu ríkisaðstoð í skilningi 1. mgr. 61. gr. EES-samningsins, og að undanþága samkvæmt 2. mgr. 59. gr. eigi ekki við, beri að líta svo á að Hurtigruten hafi verið illa stutt fyrirtæki um það leyti sem Hurtigruten-samningurinn var endurskoðaður í október árið 2008. Því verði að líta á endurgjaldið sem aðstoð til endurskipulagningar sem teljist samrýmanleg gildandi reglum samkvæmt 3. mgr. 61. gr. EES-samningsins svo og leiðbeinandi reglum um björgun og endurskipulagningu.

Til stuðnings þessu álitu hafa stjórnvöld í Noregi lagt fram upplýsingar um umbótaáætlun í fjórum liðum sem samþykkt var á aðalfundi Hurtigruten 15. maí 2008 ⁽²⁴⁾.

Sú áætlun skiptist í eftirtalda liði:

1. Auknar tekjur – umbótaáætlunin „Black Belt“.
2. Lækkun skulda – sala rekstrareininga utan kjarnastarfsemi.
3. Áætlun um lækkun útgjalda – árleg útgjaldalækkun um NOK 150 millj., að fullu komin til framkvæmda árið 2010.
4. Hurtigruten-samningurinn – nýjar hærri greiðslur fyrir veitta almannaþjónustu.

Síðar, þ.e. í febrúar árið 2009, var eftirfarandi lið bætt við umbótaáætlunina:

5. Endurskipulagning fjárhags. Helstu þættir þeirrar endurskipulagningar voru sem hér segir:
 - a) Nýtt hlutafjárframlag frá helstu hluthöfum að fjárhæð NOK 314 millj. ásamt hugsanlegu viðbótarframlagi að fjárhæð NOK 170 millj. frá öðrum hluthöfum/starfsmönnum.

⁽²⁴⁾ Upplýsingarnar er að finna í tveimur minnisblöðum lögmanns Hurtigruten, dagsettum 23. mars 2009, sem fylgdu bréfi stjórnvalda í Noregi dagsettu 3. apríl 2009 (skjalnr. 514420), og minnisbréfi dagsettu 24. febrúar 2010, með viðaukum, sem fylgdi bréfi stjórnvalda í Noregi til Eftirlitsstofnunar EFTA dagsettu 8. mars 2010 (skjalnr. 549465).

- b) Nýtt skammtímalán að fjárhæð NOK 300 millj. með gjalddaga í árslok 2009.
- c) Endurfjármögnun sem er fölginn í frestun afborgana að fjárhæð NOK 3,3 milljarða um þrjú ár, þó þannig að greiða megi viðkomandi lán niður með svonefndri „cash sweep“-tilhögun (lántakandi greiðir þegar svigrúm er til).
- d) Frestun afborgana vegna þurrleigusamnings við Kyrstruten KS/KirBerg Shipping KS um þrjú ár, þó þannig að bæði þessi félög geti nýtt sér ofangreinda „cash sweep“-tilhögun.
- e) Frestun á greiðslu skuldabréfaláns með breytirétti að fjárhæð NOK 150 millj., sem gjaldfellur í júní 2009, ásamt niðurfellingu vaxtagreiðslna í eitt ár.

Stjórnvöld í Noregi telja að sú áætlun um endurskipulagningu, sem hér hefur verið lýst, samræmist efnisskilyrðum leiðbeinandi reglna um björgun og endurskipulagningu. Stjórnvöld í Noregi leggja til að Eftirlitsstofnun EFTA fari með bréf þeirra, dagsett 4. mars 2010, sem formlega tilkynningu um aðstoðina sem aðstoð til endurskipulagningar.

II. MAT

1. Er um ríkisaðstoð að ræða?

Ákvæði 1. mgr. 61. gr. EES-samningsins hljóðar svo:

„Ef ekki er kveðið á um annað í samningi þessum er hvers kyns aðstoð, sem aðildarríki EB eða EFTA-ríki veitir eða veitt er af ríkisfjármunum og raskar eða er til þess fallin að raska samkeppni með því að ívilna ákveðnum fyrirtækjum eða framleiðslu ákveðinna vara, ósamrýmanleg framkvæmd samnings þessa að því leyti sem hún hefur áhrif á viðskipti milli samningsaðila.“

Hér á eftir fer mat Eftirlitsstofnunar EFTA á því hvort ráðstafanirnar þrjár (þ.e. i) endurgreiðsla NOx-skatts/framlaga í NOx-sjóð, ii) „almennt endurgjald“ og iii) fækkun skipa sem skylt er að hafa í siglingum að vetri til samkvæmt almannaþjónustusamningnum) skuli teljast ríkisaðstoð í skilningi 1. mgr. 61. gr. EES-samningsins. Stofnunin telur nauðsynlegt að meta ráðstafanirnar þrjár saman sem eitt aðstoðarkerfi ⁽²⁵⁾ sökum þess að þær hafa í för með sér kerfisbundna viðbótaraðstoð við Hurtigruten með gildistíma allt frá árinu 2007 til loka samningstímans, sem upphaflega voru ákveðin 31. desember 2012.

1.1 Ríkisfjármunir

Greiðslur samkvæmt fyrstu tveimur ráðstöfununum fela í sér að gengið er á ríkisfjármuni í skilningi 1. mgr. 61. gr. EES-samningsins enda hvílir fjármögnun þeirra á framlögum af fjárlögum ⁽²⁶⁾. Að því er þriðju ráðstöfunina varðar hefur fækkun skipa úr 10 í 11 að vetrinum, án þess að endurgjaldið sé lækkað á samsvarandi hátt, í för með sér að þjónustan dregst saman en ekki greiðslurnar sem koma fyrir hana. Þetta þýðir að gengið hefur verið á ríkisfjármuni í skilningi 1. mgr. 61. gr. EES-samningsins.

1.2 Hugtakið fyrirtæki

Til þess að ráðstöfun geti talist ríkisaðstoð í skilningi 1. mgr. 61. gr. EES-samningsins verður fyrirtæki að hafa af henni sérstakt efnahagslegt hagræði.

Fyrirtæki er hver sú efnahagseining sem hefur með höndum starfsemi í atvinnuskyni ⁽²⁷⁾. Starfsemi telst fara fram í atvinnuskyni ef hún er fölginn í því að bjóða vörur og þjónustu til sölu á tilteknum markaði ⁽²⁸⁾. Hurtigruten selur þjónustu á sviði flutninga og skemmtisiglinga (NACE-kóðar 50.1 og 50.2). Hurtigruten er af þeim sökum fyrirtæki í skilningi 1. mgr. 61. gr. EES-samningsins.

⁽²⁵⁾ Samkvæmt staflíð d) í 1. gr. II. hluta bókar 3 er aðstoðarkerfi „sérhver gerð sem leggja má, án frekari framkvæmdarráðstafana, til grundvallar því að veita fyrirtækjum, sem í gerðinni eru skilgreind á almennan og óhlutbundinn hátt, staka aðstoð og sérhver gerð sem leggja má til grundvallar því að veita einu eða fleiri fyrirtækjum staka aðstoð, sem er ekki bundin sérstöku verkefni, í ótiltekinn tíma og/eða sem nemur ótiltekinni fjárhæð“.

⁽²⁶⁾ St.prp. nr. 24 (2008–2009), Innst. S. nr. 92 (2008–2009), Prop. 50 S (2009–2010), Innst. 74 S (2009–2010) og Prop. 125 S (2009–2010).

⁽²⁷⁾ Mál E-5/07 *Private Barnehagers Landsforbund*, Skýrsla EFTA-dómstólsins 2004, bls. 62, 78. mgr.

⁽²⁸⁾ Sameinuð mál C-180/98 til C-184/98 *Pavlov*, dómasafn 2000, bls. I-6451, 75. mgr.

1.3 Hagræði sem fylgir ráðstöfun

Til þess að ráðstafanirnar geti talist ríkisaðstoð verður Hurtigruten að hafa haft af þeim hagræði í þeirri merkingu að fyrirtækið hafi losnað undan gjöldum sem að öðrum kosti hefðu fallið til í rekstri þess.

1.3.1 Ríkið sem einkarekið markaðsfyrirtæki – áhrif Linde-málsins

Stjórnvöld í Noregi hafa haldið því fram að þau hafi staðið að endurskoðun samningsins eins og skynsamur markaðsfjárfestir og telja sig aðeins hafa gert Hurtigruten kleift að vinna bug á alvarlegum fjárhagsvanda til þess að fyrirtækið gæti haldið áfram að annast mikilvæga almannaþjónustu sem ekkert annað fyrirtæki gæti tekið að sér með stuttum fyrirvara eða í náinni framtíð. Með vísan til þessa hafa þau talið að Hurtigruten hafi ekki haft hagræði af ráðstöfununum þremur. Þessu til stuðnings vísa stjórnvöld í Noregi til dóms undirréttar EB í *Linde*-málinu ⁽²⁹⁾.

Eftirlitsstofnun EFTA fær ekki séð að tengsl séu milli málsatvika í *Linde*-málinu ⁽³⁰⁾ og háttsemi ríkisins í málinu sem er til umfjöllunar í þessari ákvörðun.

Linde-málið varðaði nokkra samninga um einkavæðingu iðnfyrirtækis. Dómstóllinn komst að þeirri niðurstöðu að greiðslur til Linde AG, sem inntar voru af hendi í þeim tilgangi að fullnægja skuldbindingum stjórnvalda í Þýskalandi samkvæmt samningi við þriðja aðila, væru eðlileg markaðsviðskipti þar sem stjórnvöld hefðu komið fram eins og skynsamir markaðsfjárfestar í markaðshagkerfi, og að stuðst hefði verið við eðlilegar viðskiptaforsendur ⁽³¹⁾. Málið varðaði ekki endurgjald fyrir almannaþjónustu á neinn hátt, en það er endurgjald af því tagi sem innt er af hendi samkvæmt ráðstöfununum þremur sem hér eru til athugunar. Þegar ríkið greiðir fyrir almannaþjónustu kemur það ekki fram sem kaupandi á vörum og þjónustu á markaði. Ástæðan fyrir því, að ríkið sér sig knúið til að hafa afskipti af markaðnum með því að greiða fyrir almannaþjónustu, er þvert á móti sú að markaðurinn er annaðhvort ófær um að skila því sem ríkið sækist eftir eða gerir það á einhvern þann hátt sem ríkið telur ófullnægjandi. Þegar um almannaþjónustu er að ræða ber að ákvarða endurgjald fyrir hana með hliðsjón af kostnaði viðkomandi fyrirtækis af því að veita þjónustuna, en ekki með hliðsjón af því hvers virði þjónustan er ríkinu.

1.3.2 Endurgjald fyrir almannaþjónustu – markaðsfjárfestareglan og *Altmark*-skilyrðin

Evrópudómstóllinn hefur gert skýra grein fyrir því hvað skuli teljast ríkisaðstoð og hvað ekki með tilliti til endurgjalds fyrir almannaþjónustu. Samkvæmt dómaframkvæmdinni, sem mótaðist í *Altmark*-málinu, telst endurgjald ríkisins fyrir almannaþjónustu ekki ríkisaðstoð, í skilningi 1. mgr. 61. gr. EES-samningsins, ef það fullnægir öllum þeim fjórum skilyrðum sem tilgreind eru í dómnum ⁽³²⁾ („*Altmark*-skilyrðunum”) ⁽³³⁾. Aftur á móti verður að líta svo á að ráðstafanir á vegum ríkisins, sem fullnægja ekki öllum þessum skilyrðum, hafi í för með sér ríkisaðstoð í skilningi 1. mgr. 61. gr. EES-samningsins ⁽³⁴⁾.

Í undirkaflanum, sem fer hér á eftir, kemur fram mat Eftirlitsstofnunar EFTA á því hvort *Altmark*-skilyrðunum sé fullnægt að því er varðar ráðstafanirnar þrjár sem til skoðunar eru.

Þessu til viðbótar telur Eftirlitsstofnun EFTA rétt að nefna að hvað sem öðru líður hafa stjórnvöld

⁽²⁹⁾ Mál T-98/00 *Linde*, dómasafn 2002, bls. II-3961.

⁽³⁰⁾ Það mál snerist um sölu opinberrar stofnunar („THA“), sem falin hafði verið umsýsla, endurskipulagning og einkavæðing fyrirtækja þess sem verið hafði Þýska alþýðulýðveldið, á atvinnustarfssemi Leuna Werke AG (lögáðila sem var fyrirrennari Leuna-Werke GmbH („LWG“)) til UCB Chemie GmbH („UCB“). Samningi um þá sölu fylgdu nokkrir viðaukasamningar, m.a. samningur um að THA og LWG skyldu selja UCB tiltekið magn af kolsýrlingi (CO) á markaðsverði um 10 ára skeið, með ákvæði um endurnýjun til óútleikins tíma. LWG skyldi aðeins heimilt að segja samningnum upp ef annar afhendingarsamningur yrði gerður milli UCB og þriðja aðila á kjörum sem væru „ekki óhagstæðari“ en þau sem mælt væri fyrir um í samningnum, eða ef UCB kæmi sér upp eigin búnaði til CO-framleiðslu. Í síðarnefnda tilvikinu skyldi THA greiða UCB „fjárfestingarstyrk“ að fjárhæð DEM 5 millj. Samningurinn leiddi til verulegs taps fyrir THA og LWG. Þar eð UCB vildi ekki koma sér upp eigin framleiðslubúnaði og enginn annar framleiðandi var starfandi á viðkomandi svæði var stjórnvöldum í Þýskalandi óheimilt að segja samningnum upp. Þau greiddu fyrirtækinu Linde AG að lokum DEM 9 millj. fyrir að koma upp og starfrækja aðstöðu til CO-framleiðslu og taka að sér, í stað stjórnvalda, að afhenda UCB kolsýrling til framþúðar, sjá mál T-98/00 *Linde*, dómasafn 2002, bls. II-3961, 2.–6. mgr.

⁽³¹⁾ Sama, 49.–50. mgr.

⁽³²⁾ Mál C-280/00 *Altmark Trans*, dómasafn 2003, bls. I-7747, 89–93. mgr.

⁽³³⁾ Sama, 94. mgr., og mál C-451/03 *Servizi Ausiliari Dottori Commercialisti*, dómasafn 2006, bls. I-2941, 60. mgr.

⁽³⁴⁾ Mál C-280/00 *Altmark Trans*, dómasafn 2003, bls. I-7747, 94. mgr.

í Noregi hvorki útskýrt á neinn hátt hvernig framkvæmd ráðstafananna þriggja geti talist hliðstæð við hegðun markaðsfjárfestis né lagt fram nein gögn því til sönnunar að einkafjárfestir hefði hagað málum sínum með þessum hætti. Í þessu tilliti tekur Eftirlitsstofnun EFTA fram að stjórnvöld í Noregi hafa aðeins rætt það í almennum orðum að vegna bágrar fjárhagsstöðu Hurtigruten⁽³⁵⁾ hafi ráðstafanirnar verið nauðsynlegar til þess að fyrirtækið gæti sinnt almannaþjónustunni áfram, enda gæti stjórnvöldum reynst torvelt að finna annað fyrirtæki til að annast þjónustuna (að minnsta kosti með stuttum fyrirvara eða í náinni framtíð). Stjórnvöld í Noregi hafa ekki gert neina tilraun til að bera athafnir sínar saman við athafnir markaðsfjárfestis í einstökum atriðum, heldur aðeins vísað með almennum hætti til þess að ráðstafanirnar þrjár hafi verið sá kostur sem hafði minnst útgjöld í för með sér og að samningaviðræður hafi átt sér stað á grundvelli upplýsinga sem legið hafi fyrir í gögnunum sem notuð voru við gerð PwC-skýrslunnar. Þá hafa þau lagt fram eftirá tvenns konar skýringar (BDO-skýrslurnar tvær) á því hvers vegna ráðstafanirnar þrjár eigi ekki að teljast hafa í för með sér ofgreiðslur, án þess að bera athafnir sínar saman við athafnir markaðsfjárfestis í einstökum atriðum.

1.3.3 Endurgjald fyrir almannaþjónustu – mat á því hvort Altmark-skilyrðunum er fullnægt

Stjórnvöld í Noregi hafa haldið því fram að hækkun endurgjaldsins hafi hvílt á ákvæðum Hurtigruten-samningsins (sem gerður hafði verið í kjölfar útboðs árið 2004) og að *Altmark*-skilyrðunum hafi verið fullnægt. Með vísan til þessa telja þau að Hurtigruten hafi ekki haft hagræði af ráðstöfununum þremur.

Hurtigruten-samningurinn (sem var gerður 17. desember 2004) var ekki tilkynntur Eftirlitsstofnun EFTA og því hefur ekki farið fram mat á því hvort ríkisaðstoð samkvæmt honum fullnægir *Altmark*-skilyrðunum.

Hér fylgir á eftir mat Eftirlitsstofnunar EFTA á því hvort ráðstafanirnar þrjár, sem mælt er fyrir um í viðaukasamningnum, fullnægja *Altmark*-skilyrðunum.

1.3.3.1 Fjórða og annað *Altmark*-skilyrðið

Samkvæmt fjórða *Altmark*-skilyrðinu verður fyrirtækið, sem nýtur aðstoðarinnar, að hafa verið valið á grundvelli opinber útboðs. Hafi þetta ekki verið gert má endurgjaldið ekki vera hærra en sem nemur kostnaði sem fallið hefði til hjá fyrirtæki sem er nægilega vel búið atvinnutækjum til að veita almannaþjónustuna⁽³⁶⁾.

Þetta skilyrði ber að túlka með hliðsjón af öðru skilyrðinu, en samkvæmt því verður að skilgreina forsendurnar, sem ráða útreikningi endurgjaldsins, fyrirfram og á hlutlægan og gagnsæjan hátt⁽³⁷⁾.

Hurtigruten var valið til að annast almannaþjónustuna í kjölfar opinbers útboðs sem fram fór árið 2004 og var Hurtigruten-samningurinn gerður í framhaldi af því. Breytingin á endurgjaldinu, sem samið var um 27. október 2008, átti sér stað með vísan til 8. gr. Hurtigruten-samningsins. Eftirlitsstofnun EFTA áréttar að 8. gr. er endurskoðunarákvæði sem heimilar báðum aðilum að fara fram á viðræður um endurskoðun samningsins með tilliti til sérstakra breytinga á endurgjaldi ríkisins; greinin hljóðar svo [íslenska þýðingin gerð með hliðsjón af enskri þýðingu Eftirlitsstofnunar EFTA]:

⁽³⁵⁾ Sbr. skýringar stjórnvalda í Noregi í bréfi þeirra dagsettu 8. mars 2010 (skjalnr. 549465).

⁽³⁶⁾ Mál C-280/00 *Altmark Trans*, dómasafn 2003, bls. I-7747, 93. mgr.: „Í fjórða lagi, og sé fyrirtækið, sem falið er að inna af hendi almannaþjónustukvaðir í tilteknu tilviki, ekki valið samkvæmt reglum um opinber innkaup með það að markmiði að velja bjóðanda sem sinnt getur þjónustunni með minnstum kostnaði fyrir samfélagið, skal ákveða endurgjaldið á grundvelli greiningar sem sýnir hvaða kostnað dæmigert fyrirtæki, sem er vel rekið og nægilega vel búið flutningatækjum til að geta sinnt almannaþjónustunni vel, hefði haft af því að fullnægja kvöðunum, að teknu tilliti til tekna sem koma á móti og eðlilegs hagnaðar af því að inna kvaðirnar af hendi.“

⁽³⁷⁾ Mál C-280/00 *Altmark Trans*, dómasafn 2003, bls. I-7747, 90.–91. mgr.: „Í öðru lagi verður að skilgreina fyrirfram og á hlutlægan og gagnsæjan hátt þær forsendur sem ráða útreikningi endurgjaldsins til þess að fyrirtækið, sem þiggur það, njóti ekki fjárhagslegs hagræðis umfram keppinauta. Ef aðildarríki greiðir fyrirtæki bætur fyrir fjárhagslegt tap án þess að skilgreina fyrirfram forsendurnar sem ráða útreikningi slíkra greiðslna, í þeim tilvikum þegar síðar kemur í ljós að rekstur tiltekinnar þjónustu samkvæmt almannaþjónustukvöðum hafi verið óhagkvæmur, telst slíkt því fjárhagsleg ráðstöfun sem fellur undir hugtakið ríkisaðstoð í skilningi 1. mgr. 92. gr. sáttmálans.“

„Ef ákvarðanir hins opinbera leiða til verulegra breytinga á kostnaðarliðum eða mikilla breytinga á verði aðfanga, sem óraunhæft er að ætla að aðilar hefðu getað séð fyrir, er hvorum samningsaðila um sig heimilt að fara fram á viðræður um sérstaka leiðréttingu á endurgjaldi ríkisins, breytingar á þjónustunni sem veitt er eða aðrar ráðstafanir. Ef til slíkra viðræðna kemur skal mótaðila gefinn kostur á að nálgast öll nauðsynleg gögn.“⁽³⁸⁾

Enda þótt samið hafi verið um endurskoðunarákvæðið á grundvelli opinbera útboðsins lítur Eftirlitsstofnun EFTA svo á að meta verði hvort beiting þess síðar á samningstímanum geti talist falla undir upprunalega útboðið með tilliti til fjórða *Altmark*-skilyrðisins.

Stjórnvöld í Noregi hafa greint frá því að ákvæði 8. gr. sé hefðbundið og algengt endurskoðunarákvæði og telja þau ráðstafanirnar þrjár hafa haft í för með sér óverulega breytingu á Hurtigruten-samningnum þar eð hækkun endurgjaldsins hafi tengst skjalfestum kostnaðarauka vegna almannaþjónustunnar. Samkvæmt röksemdum stjórnvalda í Noregi ber því að líta svo á að engar ofgreiðslur hafi átt sér stað heldur hafi verið komið á að nýju jafnvægi milli útgjalda og kostnaðar í samræmi við samninginn, á svipaðan hátt og gerst hefði ef beitt hefði verið ákvæðum 36. gr. norskra samningalaga og öðrum áþekktum ákvæðum í norskum rétti.

Eftirlitsstofnun EFTA tekur í fyrsta lagi fram að samkvæmt almennum grundvallarreglum útboða verður að jafnaði að fara fram nýtt útboð til þess að unnt sé að gera umtalsverðar breytingar á samningi⁽³⁹⁾. Að teknu tilliti til þess að í þessu máli hafa áhrifin af því að beita ákvæðum 8. gr. – sem heimilar endurskoðun á grundvelli „verulegra breytinga á kostnaðarliðum“ og „mikilla breytinga á verði aðfanga“ – verið að endurgjaldið, sem ríkið innir af hendi fyrir þjónustu Hurtigruten, hefur hækkað verulega⁽⁴⁰⁾ með ráðstöfununum þremur sem mælt er fyrir um í viðaukasamningnum, lítur Eftirlitsstofnun EFTA svo á að svo mikil hækkun endurgjaldsins hefði getað gefið tilefni til þess að auglýsa nýtt útboð.

Eftirlitsstofnun EFTA lítur svo á að hækkunin, sem varð á endurgjaldi ríkisins með ráðstöfununum þremur í viðaukasamningnum, geti ekki talist falla undir upphaflega útboðið.

Það er ekki nauðsynlega afstaða Eftirlitsstofnunar EFTA að viðbótarendurgjald, sem greitt er í samræmi endurskoðunarákvæði útboðssamnings, geti aldrei fullnægt fjórða *Altmark*-skilyrðinu og hljóti því að hafa í för með sér ríkisaðstoð. Hins vegar háttar svo til, eins og útskýrt er hér á eftir, að 8. gr. hefur ekki að geyma nein hlutlæg og gagnsæ viðmiðunatriði sem byggt hefur verið á við útreikning á því hversu hátt endurgjaldið skyldi vera samkvæmt ráðstöfununum þremur, í samræmi við áskilnað annars *Altmark*-skilyrðisins.

Eftirlitsstofnun EFTA bendir á að ákvæði 8. gr. veita Hurtigruten ekki rétt til herra endurgjalds sem reiknað sé á grundvelli fyrirframákveðinna atriða. Þau veita fyrirtækinu aðeins rétt til að krefjast endurskoðunar annaðhvort i) þegar ákvarðanir hins opinbera leiða til verulegra breytinga á kostnaðarliðum sem óraunhæft er að ætla að sjá hefði mátt fyrir eða ii) þegar verð aðfanga breytist mikið.

Við þetta bætist að engar ákveðnar leiðbeiningar er að finna í 8. gr. um hvernig reikna skuli viðbótarendurgjaldið. Í ákvæðinu er ekki getið neinna viðmiðunatriða sem segi fyrir um til hvaða aðfangaliða endurskoðunarákvæðið nái eða hvernig bæta skuli slíkan kostnað. Þá er ekki takmarkað að neinu leyti hversu hátt viðbótarendurgjaldið getur orðið. Ef aðeins er litið til orðalags endurskoðunarákvæðisins virðist sem beiting þess í reynd hljóti að miklu leyti að ráðast af geðþóttaákvörðunum stjórnvalda í Noregi svo og færni aðila við samningaborðið. Stjórnvöld í Noregi hafa aftur á móti haldið því fram að orðalag 8. gr. verði að túlka með hliðsjón af því samhengi, þeim tilgangi og því markmiði að ná fram sanngjörnu jafnvægi milli réttinda og skyldna samningsaðila⁽⁴¹⁾. Þó að tekið sé tillit til þessara þátta má engu að síður sjá af því hvernig ákvæðinu hefur verið beitt í málinu, sem hér er til athugunar, sbr. umfjöllunina hér á eftir, að það fullnægir ekki áskilnaði um gagnsæi og hlutlægni samkvæmt öðru *Altmark*-skilyrðinu.

⁽³⁸⁾ Sjá norska frumtextann í 10. nmgr.

⁽³⁹⁾ Mál C-454/06 *Pressetext Nachrichtenagentur GmbH*, dómásafn 2008, bls. I-4401, 59.–60. og 70. mgr.

⁽⁴⁰⁾ Eftirlitsstofnun EFTA rifjar upp að stjórnvöld í Noregi lögðu fram útreikninga sem sýndu að viðbótargreiðslur, sem samið var um 27. október 2008, fólu í sér hækkun um 26% frá endurgjaldinu sem kveðið er á um í Hurtigruten-samningnum, og bætist það við veruleiðréttingu samkvæmt gr. 6.2 í samningnum. Sjá 14. nmgr.

⁽⁴¹⁾ Bréf stjórnvalda í Noregi dagsett 30. september 2010 (skjalnr. 571486), bls. 11.

Stjórnvöld í Noregi hafa lagt fram þær skýringar að því er varðar NOx-skattinn sérstaklega að niðurstaða viðræðnanna við Hurtigruten hafi verið að 90% hans skyldu endurgreidd ⁽⁴²⁾ og að þau hafi viljað forðast þá stöðu að Hurtigruten hefði ekki lengur hvata til að draga úr losun NOx eins og verið hefði ef allur kostnaður vegna NOx-skatts hefði verið endurgreiddur. Stjórnvöld í Noregi hafa þó ekki látið Eftirlitsstofnun EFTA í té neinar skýringar á því hvaða atriði liggja útreikningnum til grundvallar. Þvert á móti hefur komið fram hjá þeim að beiting 8. gr. ræðst að miklu leyti af geðþóttaákvörðunum, eins og ráða má af þeim skýringum þeirra að sambærileg ákvæði sé að finna í öðrum almannajónustusamningum, svo sem þeim sem gerðir hafa verið um rekstur á bilferjum í tilteknum héruðum ⁽⁴³⁾, og að samkvæmt þeim ákvæðum hafi fyrirtækin, sem gera út bilferjur þar, fengið að fullu endurgreiddan bæði NOx-skatt og framlög í NOx-sjóð ⁽⁴⁴⁾.

Við þetta bætist að stjórnvöld í Noregi hafa ekki greint Eftirlitsstofnun EFTA frá því við hvaða atriði hafi verið stuðst við útreikning á i) almennu endurgjaldi (að fjárhæð NOK 66 millj.) og ii) fækkun skipa sem skylt er að hafa í siglingum samkvæmt almannajónustusamningnum (en hagræðið af þeirri fækkun er metið NOK 3,6 millj. á tímabilinu 16. nóvember 2008 til 31. desember 2008 og NOK 7,7 millj. á tímabilinu 1. janúar 2009 til 31. mars 2009). Þess í stað vísuðu stjórnvöld upphaflega til bágrar fjárhagsstöðu Hurtigruten ⁽⁴⁵⁾ og gagnanna sem notuð voru við gerð PwC-skýrslunnar og voru grundvöllur þeirra umfangsmiklu viðræðna sem leiddu til þess að stjórnvöld samþykktu að inna af hendi viðbótargreiðslur til þess að tryggja að almannajónustan yrði veitt áfram, en sú ákvörðun var sögð byggjast á viðskiptaforsendum og auknum kostnaði við að veita þjónustuna. Eftir þetta hafa stjórnvöld í Noregi aðeins sent Eftirlitsstofnun EFTA tvær skýrslur, sem BDO Noraudit tók saman að þeirra beiðni, til þess að rökstyðja eftir á ráðstafanirnar þrjár hafi ekki leitt til ofgreiðslna. Það er aftur á móti afstaða Eftirlitsstofnunar EFTA, öndvert við álit stjórnvalda í Noregi, að skýrslurnar þrjár bendi til þess að ráðstafanirnar þrjár hafi í reynd leitt til ofgreiðslna – í þeim skilningi að endurgjaldið takmarkist ekki við aukinn kostnað við að veita almannajónustuna – og að í þeim komi ekki fram hvaða atriði hafi ráðið ákvörðun þess kostnaðar ⁽⁴⁶⁾.

Að auki virðist síðari skýrslan frá BDO Noraudit vera byggð á þeirri forsendu að bæta megi *allan* kostnaðarauka, sem rekja má til almannajónustunnar, með viðbótarendurgjaldi samkvæmt 8. gr., óháð því hvort um er að ræða verulegar breytingar sem raunhæft er að ætla að sjá hefði mátt fyrir (eða því hvort skilyrðum 8. gr. er fullnægt að öðru leyti).

Að því er varðar hækkun eldsneytiskostnaðar var leiðréttingarákvæði þegar að finna í Hurtigruten-samningnum (gr. 6-2). Eftirlitsstofnun EFTA telur eðlilegt að álykta að hugsanlegir þátttakendur í útboðinu hafi vænst þess að þetta ákvæði yrði notað til að takast á við afleiðingar hækkandi eldsneytisverðs. Eldsneytisverð er mikilvægur útgjaldaliður í rekstri fyrirtækja sem gera út skemmtiferðaskip og ferjur og Eftirlitsstofnun EFTA telur því víst að fyrirtæki í þessari grein geri að jafnaði ráðstafanir til þess að forðast óhóflega fjárhagslega áhættu vegna verðsveiflna. Það er svo staðreynd að Hurtigruten beitti að nokkru leyti áhættuvörnum vegna eldsneytiskaupa sinna. Stjórnvöld í Noregi kusu að taka ekki tillit til þessa en fóru þá leið að hækka greiðslur á grundvelli endurskoðunarákvæðisins í 8. gr.

Með vísan til þess, sem hér hefur verið rakið, er það afstaða Eftirlitsstofnunar EFTA að fyrirliggjandi upplýsingar um hvernig 8. gr. hefur verið beitt í reynd sýni að ákvæðið sé ekki nægilega gagnsætt og hlutlægt, og telur stofnunin afar ósennilegt að nokkurt markaðsfyrirtæki hefði getað séð það fyrir að 8. gr. yrði beitt á þennan hátt.

Samkvæmt fjórða *Altmark*-skilyrðinu ber að fara þannig að, ef útboð er ekki haldið, að ákveða hversu hátt endurgjaldið þarf að vera á grundvelli þess kostnaðar sem dæmigert fyrirtæki, sem er vel rekið og nægilega vel búið flutningatækjum til að geta sinnt almannajónustunni vel, hefði haft af því að fullnægja kvöðunum, að teknu tilliti til tekna sem koma á móti og eðlilegs hagnaðar af því að inna kvaðirnar af hendi. Stjórnvöld í Noregi hafa ekki lagt fram neinar þær upplýsingar

⁽⁴²⁾ Þ.e. greiðsla Hurtigruten á NOx-skatti/framlögum í NOx-sjóð að frádregnum þeim hluta gjaldanna sem tengist rekstrinum í Geirangursfirði.

⁽⁴³⁾ Tölvubréf stjórnvalda í Noregi dagsett 15. apríl 2011 (skjalnr. 595326) og 6. maí 2011 (skjalnr. 597151).

⁽⁴⁴⁾ Tölvubréf stjórnvalda í Noregi dagsett 6. maí 2011 (skjalnr. 597151).

⁽⁴⁵⁾ Eins og fram kemur af upplýsingum sem stjórnvöld í Noregi sendu í bréfi dagsettu 8. mars 2010 (skjalnr. 549465).

⁽⁴⁶⁾ Sjá undirkafla II.3.2 hér á eftir.

sem bent gætu til þess að fullnægt sé áskilnaði fjórða *Altmark*-skilyrðisins um „skilvirkni“⁽⁴⁷⁾. Þvert á móti virðast skýrslurnar, sem Eftirlitsstofnun EFTA fékk sendar, benda til þess að Hurtigruten hafi fengið of háar greiðslur fyrir að sinna almannajónustunni⁽⁴⁸⁾. Eftirlitsstofnun EFTA getur því ekki fallist á að ráðstafanirnar þrjár fullnægi fjórða *Altmark*-skilyrðinu.

Niðurstaða Eftirlitsstofnunar EFTA er því sú, með vísan til þess sem rakið hefur verið, að öðru *Altmark*-skilyrðinu sé ekki fullnægt. Jafnframt er það niðurstaða stofnunarinnar að með hliðsjón af því hvernig ákvæði 8. gr. hefur verið beitt og af niðurstöðu endurskoðunarinnar árið 2008 (ráðstafanirnar þrjár) verði ekki litið svo á að viðaukasamningurinn, sem þar af leiddi, falli undir útboðið samkvæmt áskilnaði fjórða *Altmark*-skilyrðisins. Þá hafa stjórnvöld í Noregi ekki sýnt fram á að fullnægt hafi verið áskilnaði um „skilvirkni“ samkvæmt fjórða *Altmark*-skilyrðinu. Niðurstaða Eftirlitsstofnunar EFTA er því sú að fjórða *Altmark*-skilyrðinu sé ekki heldur fullnægt í málinu sem hér er til athugunar.

1.3.3.2 Þriðja *Altmark*-skilyrðið

Þriðja skilyrðið felur í sér áskilnað um að ekki sé greitt endurgjald umfram kostnaðinn sem fylgir því að sinna almannajónustunni, að frádregnum tekjum sem innheimtast í tengslum við þjónustuna (þó að inn í endurgjaldið megi taka eðlilegan hagnað)⁽⁴⁹⁾.

Hurtigruten rekur starfsemi í ábataskyni sem fellur ekki undir almannajónustuhlutverkið og má þar nefna farþegaflutninga á skemmtiferðaskipum fyrirtækisins. Þriðja *Altmark*-skilyrðið verður að túlka með hliðsjón af almennum sjónarmiðum um kostnaðarskiptingu eins og lýst er, til að mynda, í dómi í *Chronopost*-málinu⁽⁵⁰⁾. Þetta merkir að þegar þannig stendur á að fyrirtæki reka starfsemi í ábataskyni samhliða almannajónustu verður að fella hæfilegan hluti af sameiginlegum fastakostnaði á þá starfsemi⁽⁵¹⁾.

Ráða má af skýrslunum, sem stjórnvöld í Noregi hafa lagt fram, að með ráðstöfununum þremur hafi ekki aðeins verið bættur kostnaðaruki vegna almannajónustunnar heldur einnig kostnaður vegna starfsemi sem féll ekki undir almannajónustuhlutverkið⁽⁵²⁾. Við þetta bætist að af síðari BDO-skýrslunni virðist mega ráða að ráðstafanirnar þrjár hafi einnig bætt kostnaðaruka sem fól ekki í sér mikla breytingu sem óraunhæft er að ætla að sjá hefði mátt fyrir (þ.e. kostnaðurinn, sem bættur var í reynd, var ekki að öllu leyti kostnaður sem heimilt var að bæta samkvæmt 8. gr.)⁽⁵³⁾.

Þá hefur Hurtigruten ekki viðhaft fjárhagslegan aðskilnað vegna almannajónustunnar annars vegar og starfsemi, sem fellur ekki undir almannajónustuhlutverkið, hins vegar⁽⁵⁴⁾ og útreikningur á endurgjaldi samkvæmt ráðstöfununum þremur virðist byggður annaðhvort i) á þeirri forsendu að rekstur almannajónustunnar eigi að mestu eða öllu leyti að standa undir þeim fastakostnaði sem er sameiginlegur rekstri almannajónustunnar og þjónustu sem fellur ekki undir almannajónustuhlutverkið, eða ii) á þeirri forsendu að óþarft sé að gera greinarmun á almannajónustunni og þjónustu sem fellur ekki undir almannajónustuhlutverkið og að heimilt sé að veita aðstoð í því skyni að gera alla starfsemi Hurtigruten arðbæra (þ.e. bæði rekstur almannajónustunnar og þjónustu sem fellur ekki undir almannajónustuhlutverkið)⁽⁵⁵⁾. Þannig er ekkert gert til þess að fella hæfilega stóran hluta af sameiginlegum fastakostnaði á starfsemi sem rekin er í ábataskyni, þannig að sá hluti sé dreginn frá þegar endurgjald ríkisins fyrir þjónustuna er ákveðið.

⁽⁴⁷⁾ Þ.e. að ákveða skuli „hversu hátt endurgjaldið þarf að vera á grundvelli greiningar sem sýnir hvaða kostnað dæmigert fyrirtæki, sem er vel rekið og nægilega vel búið flutningatækjum til að geta sinnt almannajónustunni vel, hefði haft af því að fullnægja kvöðunum, að teknu tilliti til tekna sem koma á móti og eðlilegs hagnaðar af því að inna kvaðirnar af hendi.“

⁽⁴⁸⁾ Sjá undirkafla II.3.2 hér á eftir.

⁽⁴⁹⁾ Mál C-280/00 *Altmark Trans*, dómasafn 2003, bls. I-7747, 92. mgr. „Í þriðja lagi má endurgjaldið ekki vera hærra en svo að nægi til að mæta, að fullu eða að hluta, kostnaði af því að fullnægja almannajónustukvöðunum, að teknu tilliti til tekna sem koma á móti og eðlilegs hagnaðar. Nauðsynlegt er að setja skilyrði þessarar gerðar til þess að tryggja að fyrirtækið, sem fær endurgjaldið greitt, njóti ekki við það hagræðis sem raskar eða er til þess fallið að raska samkeppni með því að styrkja samkeppnisstöðu fyrirtækisins.“

⁽⁵⁰⁾ Sameinuð mál C-83/01 P, C-93/01 P og C-94/01 P *Chronopost*, dómasafn 2003, bls. I-6993.

⁽⁵¹⁾ Sama, 40. mgr.

⁽⁵²⁾ Sjá undirkafla I.5.1 hér á eftir.

⁽⁵³⁾ Sjá undirkafla I.2.4 hér á undan.

⁽⁵⁴⁾ Sjá fyrri tilvísun.

⁽⁵⁵⁾ Sjá undirkafla II.3.2 þar sem gefnar eru upp fleiri tilvísanir.

Eins og útskýrt er í hinu ítarlegra mati undirkafla II.3.2 hér á eftir (sem fjallar um hugsanlegar ofgreiðslur) er afstaða Eftirlitsstofnunar EFTA sú, með vísan til þess að viðunandi fjárhagslegum aðskilnaði hefur ekki verið sinnt og að ráðstafanirnar fullnægja ekki ofangreindum skilyrðum – einkum á þann hátt að byggt er á áætluðum tölum sem samsvara ekki raunverulegum kostnaðar- og tekjutölum, sem þó eru þekktar – að þriðja *Altmark*-skilyrðinu sé ekki fullnægt í þessu tilviki.

1.3.3.3 Altmark-skilyrðin – niðurstaða

Sökum þess að þremur hinna fjögurra *Altmark*-skilyrða er ekki fullnægt, og að nægilegt er að einu þeirra sé ekki fullnægt til þess að endurgjald ríkisins fyrir veitta almannajónustu teljist vera ríkisaðstoð, er ekki unnt að líta svo á að ráðstafanirnar þrjár leiði ekki til hagræðis fyrir Hurtigruten í skilningi 61. gr. EES-samningsins.

1.4 Ráðstafanirnar sértækar í eðli sínu

Ráðstafanirnar verða að vera sértækar í þeim skilningi að þær ívilni „*ákveðnum fyrirtækjum eða framleiðslu ákveðinna vara*“. Fjárhagslegt hagræði telst hafa verið veitt með sértækum hætti þegar niðurstaðan er sú að viðkomandi ráðstöfun tekur ekki til allra fyrirtækja í EES-ríki með almennum hætti ⁽⁵⁶⁾.

Eftirlitsstofnun EFTA lítur svo á að ráðstafanirnar þrjár hafi leitt til hækkunar á greiðslum ríkisins til Hurtigruten og séu niðurstaða samningaviðræðna við það fyrirtæki eitt. Hurtigruten var eina fyrirtækið sem átti þess kost að semja um hækkað endurgjald fyrir þjónustuna, enda var það eina fyrirtækið sem annaðist hana. Niðurstaða Eftirlitsstofnunar EFTA er því sú að Hurtigruten njóti hagræðis af ráðstöfununum þremur með sértækum hætti.

Að því er varðar endurgreiðslu NOx-skatts og framlaga í NOx-sjóð hafa stjórnvöld í Noregi hins vegar afhent stofnuninni nánari upplýsingar um hver framkvæmdin hefur verið við endurgreiðslu slíkra gjalda þegar um ræðir fyrirtæki sem sinna almannajónustu. Komið hefur fram að stjórnvöld í Noregi telji endurgreiðslurnar ekki sértækar þar eð „*sams konar endurgreiðslur renna til allra fyrirtækja sem annast farþegaflutninga á sjó og lúta almannajónustukvöðum [...] öll önnur flutningajónusta, sem fer fram við sambærileg skilyrði, nýtur sömu meðferðar. Til slíkrar flutningajónustu teljast áætlunarferðir bílferja á landsvísu og innanhéraðs.*“ ⁽⁵⁷⁾

Eftir að NOx-skatturinn var tekinn upp hefur framkvæmd stjórnvalda í Noregi verið samkvæmt þeirri vöndu að endurgreiða NOx-skatt og framlög í NOx-sjóð að fullu þeim flutningafyrirtækjum sem lúta almannajónustukvöðum, að því leyti sem gjöldin tengdust slíkum kvöðum ⁽⁵⁸⁾. Í tilviki Hurtigruten ákváðu stjórnvöld í Noregi hins vegar að takmarka endurgreiðsluna við fjárhæð sem var talin nema 90% af þeim greiðslum NOx-skatts og framlaga í NOx-sjóð sem tengdust almannajónustukvöðinni. Ekki var talið æskilegt að endurgreiða NOx-skattinn að fullu sökum þess að Hurtigruten hefði þá ekki hvata til að minnka losun ⁽⁵⁹⁾.

Ráðstafanir í skattamálum hafa verið taldar ósértækar samkvæmt niðurstöðum dómstólanna, enda þótt tiltekin fyrirtæki hafi af þeim hagræði, þegar unnt hefur verið að réttlæta þær með vísan til eðlis og almennrar tilhögunar heildarkerfisins sem þær falla undir ⁽⁶⁰⁾. Í málinu *Adria-Wien Pipeline* ⁽⁶¹⁾ tók Evrópudómstóllinn til umfjöllunar austurrískt kerfi þar sem umhverfisskattur vegna orkunotkunar var lagður á öll fyrirtæki, en fyrirtæki í framleiðsluástandi áttu rétt á endurgreiðslu að hluta til. Þjónustufyrirtæki áttu ekki rétt á sams konar endurgreiðslu. Ágreiningurinn snerist um það hvort endurgreiðslur til framleiðslufyrirtækja væru ríkisaðstoð. Evrópudómstóllinn taldi ekki unnt að réttlæta endurgreiðslurnar með vísan til eðlis eða almennrar tilhögunar kerfisins sökum þess að náttúruverndarsjónarmið, sem lægju landslögum til grundvallar, gætu ekki réttlætt mismunandi meðferð orkunotkunar eftir því hvort um væri að

⁽⁵⁶⁾ Mál C-256/97 *Déménagements-Manutention Transport SA*, dómasafn 1999, bls. I-3913, 27. mgr.

⁽⁵⁷⁾ Bréf stjórnvalda í Noregi dagsett 30. september 2010 (skjalnr. 571786), bls. 14.

⁽⁵⁸⁾ Bréf samgönguráðuneytisins til Næringslivets Hovedorganisasjon dagsett 13. maí 2008 (skjalnr. 595326) og tölvubréf stjórnvalda í Noregi dagsett 3. maí 2011 (skjalnr. 596802).

⁽⁵⁹⁾ Tölvubréf stjórnvalda í Noregi dagsett 6. maí 2011 (skjalnr. 597151).

⁽⁶⁰⁾ Sameinuð mál E-4/10, E-6/10 og E-7/10 *Furstadæmið Liechtenstein o.fl.* gegn *Eftirlitsstofnun EFTA* (Stjtið. ESB C 294, 6.10.2011, og EES-viðbætur nr. 53, 6.10.2011), 87. mgr., og mál C-143/99 *Adria-Wien Pipeline*, dómasafn 2001, bls. I-3913, 41. mgr.

⁽⁶¹⁾ Mál C-143/99 *Adria-Wien Pipeline*, dómasafn 2001, bls. I-3913.

ræða þjónustufyrirtæki eða fyrirtæki í framleiðsluinaði. Dómstóllinn sló því föstu að jafnmikill umhverfisskaði fylgdi orkunotkun í báðum þessum greinum ⁽⁶²⁾.

Svipuð rök eiga við í málinu sem hér er til umfjöllunar. Tilgangur NOx-skatts er að minnka losun NOx ⁽⁶³⁾. Álitamálið er hvort réttlæta megi endurgreiðslu NOx-skatts og framlaga í NOx-sjóð, sem fyrirtæki sem veita almannaþjónustu hafa greitt, með vísan til eðlis eða almennrar tilhögunar kerfisins sem liggur NOx-skattinum til grundvallar. Kerfi NOx-skatts hefur það markmið að hvetja fyrirtæki til að minnka losun NOx og draga þannig úr mengun. Þetta sjónarmið, sem er grundvöllur NOx-skattsins, réttlætir ekki mismunandi meðferð fyrirtækja eftir því hvort þau sinna almannaþjónustu eða ekki. Losun NOx fylgir sami umhverfisskaði hjá fyrirtækjum sem sinna almannaþjónustu. Jafnvel þótt réttlæta mætti þessa mismunun á grundvelli hugsunarinnar að baki kerfis NOx-skatts leysir Hurtigruten almannaþjónustukvaðir af hendi samhliða starfsemi sem rekin er í ábataskyni og ekki hefur verið hugað að fullnægjandi fjárhagslegum aðskilnaði milli þessara tveggja tegunda starfsemi í tengslum við endurgreiðslu NOx-skatts og framlaga í NOx-sjóð ⁽⁶⁴⁾.

Niðurstaða Eftirlitsstofnunar EFTA getur því aðeins verið sú að það sé sértæk ráðstöfun að bæta Hurtigruten 90% af greiddum NOx-skatti og framlögum í NOx-sjóð, sökum þess að önnur fyrirtæki, sem annast sambærilega flutningaþjónustu en veita ekki almannaþjónustu, þurfa að bera kostnað vegna NOx-skatts og framlaga í NOx-sjóð að fullu.

Niðurstaða Eftirlitsstofnunar EFTA er þannig sú að Hurtigruten njóti hagræðis af ráðstöfununum þremur með sértækum hætti.

1.5 Rökun samkeppni og áhrif á viðskipti milli samningsaðila

Þegar fjárhagsaðstoð styrkir stöðu fyrirtækis gagnvart öðrum fyrirtækjum sem keppa um viðskipti milli EES-ríkja verður að líta svo á að hin síðarnefndu hafi orðið fyrir áhrifum af þeirri aðstoð ⁽⁶⁵⁾.

Eins og sýnt hefur verið fram á hér á undan nýtur Hurtigruten fjárhagslegs hagræðis af ráðstöfununum þremur með sértækum hætti. Sjóflutningar innanlands (gestaflutningar á sjó), sem er markaðurinn sem Hurtigruten starfar á, voru felldir undir frjálsa samkeppni á Evrópska efnahagssvæðinu árið 1998 ⁽⁶⁶⁾. Hurtigruten starfar einnig á sviði ferðaþjónustu, einkum með framboði á skemmtisiglingum/hringferðum með ströndum Noregs. Aðrar útgerðir bjóða einnig skemmtisiglingar á sömu leiðum með norsku ströndinni ⁽⁶⁷⁾. Þá stundar Hurtigruten skemmtisiglingar á ýmsum leiðum í nokkrum Evrópuríkjum.

Af þessum sökum er það niðurstaða Eftirlitsstofnunar EFTA að endurgjaldið, sem rennur til Hurtigruten, sé til þess fallið að raska samkeppni og hafa áhrif á viðskipti milli EES-ríkjanna.

2. Málsmeðferðarreglur

Eftirfarandi ákvæði er að finna í 3. mgr. 1. gr. I. hluta bókar 3: „*Tilkynna skal [E]ftirlitsstofnun EFTA um áætlanir um að veita eða breyta aðstoð þannig að henni gefist nægur tími til athugasemda. [...] Hlutadeigandi ríki skal ekki gera fyrirhugaðar ráðstafanir fyrir en endanleg niðurstaða liggur fyrir*“.

Eftirlitsstofnun EFTA barst ekki tilkynning um ráðstafanirnar þrjár frá stjórnvöldum í Noregi. Stofnunin ályktar því að stjórnvöld í Noregi hafi ekki fullnægt þeirri tilkynningaskyldu sem kveðið er á um í 3. mgr. 1. gr. I. hluta bókar 3.

⁽⁶²⁾ Mál C-143/99 *Adria-Wien Pipeline*, dómasafn 2001, bls. I-3913, 49–53. mgr.

⁽⁶³⁾ Sjá undirkafla I.2.1 í ákvörðun Eftirlitsstofnunar EFTA 501/08/COL um að heimila ákvæði um NOx-sjóð, sem hefur verið birt á vefnum: <http://www.eflasurv.int/?l=1&showLinkID=14653&l=1>.

⁽⁶⁴⁾ Sjá undirkafla II.3.2 hér á eftir.

⁽⁶⁵⁾ Mál 730/79 *Philip Morris*, dómasafn 1989, bls. 2671, 11. mgr.

⁽⁶⁶⁾ Stjótið. EB L 30, 5.2.1998, ákvörðunin felld inn í EES-samninginn sem liður 53a í XIII. viðauka.

⁽⁶⁷⁾ M.a. Seabourn Cruise Line Limited og Silversea Cruises Ltd.

3. Samrýmist aðstoðin gildandi reglum?

Stjórnvöld í Noregi halda fram þeirri skoðun, með vísan til 2. mgr. 59. gr. EES-samningsins, að ráðstafanirnar eigi að teljast nauðsynlegt endurgjald fyrir að fullnægja kvöð um almannaþjónustu í samræmi við leiðbeinandi reglur Eftirlitsstofnunar EFTA um aðstoð á sviði sjóflutninga og almenn sjónarmið um endurgjald fyrir almannaþjónustu. Þau hafa ennfremur vísað til staflíðar c) í 3. mgr. 61. gr. og haldið því fram að ráðstafanirnar, sem hér eru til athugunar, geti talist samrýmanlegar EES-samningnum sem ráðstafanir vegna endurskipulagningar í samræmi við leiðbeinandi reglur um björgun og endurskipulagningar.

Hér fer á eftir mat Eftirlitsstofnunar EFTA á því hvort aðstoðin getur talist samrýmanleg framkvæmd EES-samningsins sem endurgjald fyrir almannaþjónustu með vísan til 2. mgr. 59. gr. samningsins og sem björgunar- og endurskipulagningarráðstöfun, eða „neyðarráðstöfun“, með vísan til 3. mgr. 61. gr. samningsins.

3.1 Lagagrundvöllur mats á ríkisaðstoð sem veitt er sem endurgjald fyrir að sinna almannaðjónustu í sjóflutningum

Það leiðir af ákvæðum 4. gr. reglugerðarinnar um gestaflutninga á sjó og 9. undirkafla leiðbeinandi reglna Eftirlitsstofnunar EFTA um aðstoð á sviði sjóflutninga að stjórnvöldum í EFTA-ríkjunum er heimilt að leggja á kvaðir um almannaðjónustu eða gera almannaðjónustusamninga vegna tiltekinnar tegunda sjóflutninga að því tilskildu að endurgjald, sem greitt er fyrir slíka þjónustu, sé í samræmi við reglur EES-samningsins og gildandi málsmeðferð á sviði ríkisaðstoðar.

Ákvæði 2. mgr. 59. gr. EES-samningsins hljóðar svo:

„Reglur samnings þessa, einkum reglurnar um samkeppni, gilda um fyrirtæki sem falið er að veita þjónustu er hefur almenna efnahagslega þýðingu eða eru í eðli sínu fjáröflunareinkasölur, að því marki sem beiting þeirra kemur ekki í veg fyrir að þau geti að lögum eða í raun leyst af hendi þau sérstöku verkefni sem þeim eru falin. Þróun viðskipta má ekki raska í þeim mæli að það stríði gegn hagsmunum samningsaðilanna.“

Eftirlitsstofnun EFTA bendir á að enda þótt leiðbeinandi reglur stofnunarinnar um ríkisaðstoð sem er fölginn í endurgjaldi fyrir almannaðjónustu gildi ekki gagnvart flutningastarfsemi⁽⁶⁸⁾ lýsa þær reglur („leiðbeinandi reglur um endurgjald fyrir almannaðjónustu“) að verulegu leyti almennum meginsjónarmiðum um endurgjald fyrir almannaðjónustu. Í því sem hér fer á eftir verður aðeins vísað til leiðbeinandi reglna um endurgjald fyrir almannaðjónustu að því leyti sem þær byggjast á slíkum almennum meginsjónarmiðum.

Til þess að ríkisaðstoð geti talist endurgjald fyrir almannaðjónustu, af því tagi sem er samrýmanlegt framkvæmd EES-samningsins með vísan til 2. mgr. 59. gr. samningsins, verður í fyrsta lagi að vera um að ræða þjónustu sem hefur almenna efnahagslega þýðingu. Í öðru lagi verður viðkomandi aðildarríki að hafa falið hlutaðeigandi fyrirtæki það hlutverk að sinna þjónustunni. Í þriðja lagi verður fjárhæð endurgjaldsins að ráðast af gagnsæjum aðferðum⁽⁶⁹⁾ og sjónarmiðum um meðalhóf⁽⁷⁰⁾ í þeim skilningi að endurgjaldið má ekki vera hærra en nauðsynlegt er⁽⁷¹⁾ til að standa undir kostnaði við að leysa almannaðjónustukvaðirnar af hendi, að viðbættum eðlilegum hagnaði⁽⁷²⁾.

Í ákvörðuninni um að hefja formlega rannsókn dró Eftirlitsstofnun EFTA ekki í efa að fyrstu tveimur skilyrðunum væri fullnægt⁽⁷³⁾. Stofnunin telur aftur á móti að af þeim upplýsingum, sem stjórnvöld í Noregi hafa látið í té, verði ekki ráðið að þriðja skilyrðinu sé fullnægt. Ástæða er til að ítreka í upphafi að Hurtigruten-samningurinn byggðist á niðurstöðu opinbers útboðs.

⁽⁶⁸⁾ Sbr. 3. mgr. leiðbeinandi reglnanna.

⁽⁶⁹⁾ Sbr. undirkafla 2.2 í leiðbeinandi reglum Eftirlitsstofnunar EFTA um sjóflutninga: „Ríkisaðstoð skal jafnan takmarkast við það sem nauðsynlegt er til að ná settum markmiðum og hún skal veitt samkvæmt gagnsæjum aðferðum.“

⁽⁷⁰⁾ Sbr. ákvarðanir framkvæmdastjórnarinnar í málum N 62/2005 (Ítalía), 46. mgr., og N 265/2006 (Ítalía), 48. mgr.

⁽⁷¹⁾ Sbr. undirkafla 2.2 í leiðbeinandi reglum Eftirlitsstofnunar EFTA um sjóflutninga.

⁽⁷²⁾ Sbr. undirkafla 2.4 í leiðbeinandi reglum um endurgjald fyrir almannaðjónustu.

⁽⁷³⁾ Sbr. undirkafla II.3 í ákvörðun 325/10/COL.

Vísa má til þess að í almennum atriðum er venjulega unnt að tryggja með vel útfærðu útboði að samningurinn, sem gerður er í kjölfar þess, hafi enga aðstoð í för með sér. Opinber yfirvöld verða við vissar aðstæður að geta sagt upp almannajónustusamningum, sem gerðir hafa verið í kjölfar útboðs, og gera í stað þeirra nýja almannajónustusamninga sem byggjast á ríkisaðstoð. Í málinu, sem hér er til umfjöllunar, fóru stjórnvöld í Noregi þó ekki þessa leið. Eins og þegar hefur komið fram var endurgjaldið, sem greitt var í samræmi við ráðstafanirnar þrjár, ekki ákveðið á gagnsæjan hátt fyrir tilstuðlan útboðs heldur var það niðurstaða tvíhliða viðræðna sem fóru fram nokkrum árum eftir að samningurinn var gerður.

Þegar stjórnvöld í Noregi veita aðstoð, sem er fölginn í endurgjaldi fyrir almannajónustu, verða þau að tryggja að aðstoðin sé samrýmanleg reglum um slíka aðstoð. Mikilvægt atriði er að hafi fyrirtækið, sem nýtur aðstoðar, með höndum starfsemi í ábataskyni sem fellur ekki undir almannajónustuhlutverkið verður að fella á þá starfsemi hæfilega stóran hluta þess fastakostnaðar sem er sameiginlegur báðum þessum tegundum rekstrar ⁽⁷⁴⁾.

3.2 Fjárhæð endurgjalds sem greitt er fyrir almannajónustu

Samkvæmt þeim skýringum, sem stjórnvöld í Noregi hafa lagt fram, var ráðstöfununum þremur ætlað að bæta Hurtigruten: i) nýja kostnaðarliði sem hlutust af upptöku NOx-skatts og tengdust rekstri almannajónustunnar og ii) almenna hækkun á verði aðfanga sem tengdust rekstri almannajónustunnar. Eftirlitsstofnun EFTA telur að ekki sé unnt að ráða af aðferð stjórnvalda í Noregi við kostnaðarskiptingu að ráðstafanirnar þrjár hafi ekki í för með sér ofgreiðslur vegna almannajónustunnar.

3.2.1 Ósamræmi að því er varðar meðferð sameiginlegs fastakostnaðar

Þegar þannig stendur á að fyrirtæki reka starfsemi í ábataskyni samhliða almannajónustunni verður að fella hæfilega stóran hluta af sameiginlegum fastakostnaði á þá starfsemi ⁽⁷⁵⁾. Um þetta segir í leiðbeinandi reglum um endurgjald fyrir almannajónustu:

„Til útgjalda sem taka skal til greina teljast öll útgjöld sem leiðir af rekstri þjónustunnar sem hefur almenna efnahagslega þýðingu. Stundi fyrirtækið ekki aðra starfsemi en þjónustuna sem hefur almenna efnahagslega þýðingu er heimilt að taka öll útgjöld þess til greina. Ef fyrirtækið rekur aðra starfsemi en þjónustuna sem hefur almenna efnahagslega þýðingu er aðeins heimilt að taka til greina útgjöld sem tengjast þjónustunni sem hefur almenna efnahagslega þýðingu. Til útgjalda vegna þjónustunnar sem hefur almenna efnahagslega þýðingu má telja allan breytilegan kostnað sem fylgir því að veita þjónustuna, hæfilegan hluta af föstum sameiginlegum kostnaði sem fellur til bæði vegna þjónustunnar, sem hefur almenna efnahagslega þýðingu, og annarrar starfsemi og eðlilega ávöxtun eiginfjár sem lagt hefur verið til þjónustunnar sem hefur almenna efnahagslega þýðingu.“ ⁽⁷⁶⁾

Frá þessari reglu má aðeins víkja í undantekningartilvikum; í leiðbeinandi reglum Eftirlitsstofnunar EFTA um beitingu ríkisaðstoðarreglna gagnvart rekstri útvarpsþjónustu í almannabágu kemur fram að ekki sé skylt að skipta sameiginlegum kostnaði milli starfsemi, sem telst til almannajónustu, og annarrar starfsemi þegar ekki er „raunhæft“ að viðhafa slíka skiptingu ⁽⁷⁷⁾. Í þeim tilvikum verður þó að ráðstafa til almannajónustunnar hreinum hagnaði af allri starfsemi sem fellur ekki undir almannajónustuhlutverkið en deilir kostnaði með almannajónustunni ⁽⁷⁸⁾. Eftirlitsstofnun EFTA fær ekki séð að staða Hurtigruten sé undantekningartilvik af þessu tagi. Enda þótt halda megi því fram að ekki sé ávallt hlaupið að því að skipta sameiginlegum fastakostnaði vegna starfsemi Hurtigruten eftir því hvort sú starfsemi fer fram innan eða utan almannajónustuhlutversins er slík skipting engu að síður framkvæmanleg, m.a. með vísan til tekna sem eiga uppsprettu sína í veltu á hvoru sviði um sig ⁽⁷⁹⁾.

⁽⁷⁴⁾ Sbr. sameinuð mál C-83/01 P, C-93/01 P og C-94/01 P *Chronopost*, dómasafn 2003, bls. I-6993, 40. mgr. Sbr. einnig 15. mgr. leiðbeinandi reglna um endurgjald fyrir almannajónustu.

⁽⁷⁵⁾ Sbr. sameinuð mál C-83/01 P, C-93/01 P og C-94/01 P *Chronopost*, dómasafn 2003, bls. I-6993, 40. mgr.

⁽⁷⁶⁾ Fyrstu fjórir málsliðir 15. mgr. leiðbeinandi reglna um endurgjald fyrir almannajónustu.

⁽⁷⁷⁾ Sbr. 66.–67. mgr. leiðbeinandi reglna Eftirlitsstofnunar EFTA um beitingu ríkisaðstoðarreglna gagnvart rekstri útvarpsþjónustu í almannabágu, sjá Stjórn. ESB L 124, 11.5.2012, bls. 40, og EES-viðbæti nr. 26, 11.5.2012, bls. 1, sjá einnig eftirfarandi slóð: <http://www.eftasurv.int/media/state-aid-guidelines/Part-IV---The-application-of-the-state-aid-rules-to-public-service-broadcasting.pdf>.

⁽⁷⁸⁾ Sama, 67. mgr.

⁽⁷⁹⁾ Það var aðferðin sem Dómstóllinn samþykkti í máli T-106/95 *Fédération française des sociétés d'assurances (FFSA)* gegn *frankvæmdastjórn*, dómasafn 1997, bls. II-229, 105. mgr.

Með vísan til þessa er það niðurstaða Eftirlitsstofnunar EFTA að almenn kostnaðarskiptingarregla eigi við í þessu tilviki. Stofnunin getur því ekki samþykkt nálgunina sem liggur til grundvallar þriðju aðferðinni í PwC-skýrslunni og byggist á því að gera engan greinarmun á almannaþjónustu Hurtigruten og þeirri starfsemi fyrirtækisins sem rekin er í ábataskyni.

Enda þótt Hurtigruten hafi með höndum starfsemi sem fellur ekki undir almannaþjónustuhlutverkið er ekki tekið tillit til þess með samræmdum hætti í skýrslunum þremur að á starfsemi, sem rekin er í ábataskyni, verður að fella hæfilega stóran hluta af fastakostnaði sem er sameiginlegur almannaþjónustunni og starfseminni sem fram fer í ábataskyni, til samræmis við ofangreinda dómaframkvæmd.

Í skýrslunum eru ýmsar tegundir slíks kostnaðar felldar að öllu leyti á almannaþjónustuna (m.a. hafnagjöld, viðhald, eldsneyti (að fráreginni notkun vegna starfsemi í Geirangursfirði)) og enda þótt almannaþjónustustarfsemin sé ekki látin bera annan sameiginlegan fastakostnað að fullu virðist slíkum kostnaði ekki vera skipt í samræmi við hlutfall starfsemi sem fram fer samkvæmt almannaþjónustukvöðum annars vegar og starfsemi sem rekin er í ábataskyni hins vegar (almannaþjónustustarfsemin er látin bera 90% af NOx-kostnaði sem tengist eldsneytisnotkun) ⁽⁸⁰⁾.

Þar eð staðið hefur verið rangt að skiptingu sameiginlegs fastakostnaðar getur Eftirlitsstofnun EFTA ekki tekið undir það að fyrstu tvær aðferðir PwC-skýrslunnar eða BDO-skýrslunnar sýni að ráðstafanirnar þrjár hafi ekki leitt til of hárra greiðslna fyrir almannaþjónustuna.

Með vísan til þess ósamræmis, sem einkennir meðferð sameiginlegs fastakostnaðar og lýst er hér á undan, eru niðurstöður Eftirlitsstofnunar EFTA í stuttu máli á þá leið að engin hinna þriggja aðferða, sem lýst er í PwC-skýrslunni, og hvorug aðferðin, sem lýst er í BDO-skýrslunum tveimur, hafi í för með sér að sameiginlegum kostnaði sé skipt á fullnægjandi hátt milli almannaþjónustu og starfsemi sem rekin er í ábataskyni, þannig að aðeins sé tekið tillit til kostnaðar sem tengist þjónustunni sem hefur almanna efnahagslega þýðingu. Því hefur ekki verið sýnt fram á að ráðstafanirnar þrjár leiði ekki til ofgreiðslna fyrir almannaþjónustuna.

3.2.2 Enginn fjárhagslegur aðskilnaður

Enda þótt Hurtigruten hafi með höndum starfsemi utan almannaþjónustuhlutverksins hefur fyrirtækið ekki viðhaft fjárhagslegan aðskilnað milli almannaþjónustunnar og annarrar starfsemi ⁽⁸¹⁾. Þess vegna má slá því föstu að ein af nauðsynlegum forsendum þess að kerfi endurgjalds fyrir almannaþjónustu geti talist gagnsætt sé brostin ⁽⁸²⁾.

3.2.3 Byggt á áætluðum tölum sem samsvara ekki raunverulegum kostnaðar- og tekjutölum, sem þó eru þekktar

Til grundvallar útreiknings á endurgjaldinu ber að leggja tölur sem sýna raunverulegan kostnað og tekjur Hurtigruten.

Eftirlitsstofnun EFTA bendir í fyrsta lagi á að í PwC-skýrslunni og síðari BDO-skýrslunni er kostnaður við rekstur almannaþjónustunnar reiknaður með vísan til kostnaðar og tekna sem tengjast rekstri upphugsaðs lágmarksflota ⁽⁸³⁾. Stjórnvöld í Noregi virðast vilja réttlæta þá ákvörðun að fella sameiginlegan kostnað ekki á starfsemi utan almannaþjónustuhlutverksins með því að leggja áherslu á að útreikningarnir byggist ekki á raunverulegum tölum um kostnað og tekjur vegna rekstrar alls flota Hurtigruten, heldur á kostnaði og tekjum vegna rekstrar *MS Narvik* eða *MS Vesterålen*. Rökin virðast vera þau að þegar kostnaður við almannaþjónustuna er reiknaður eingöngu á grundvelli kostnaðar við að reka upphugsaðan „lágmarksflota“ – en líklegt

⁽⁸⁰⁾ Fyrstu tvær aðferðirnar í PwC-skýrslunni (sjá gögnin sem notuð voru við gerð hennar, *Hurtigruteavtalen – økonomiske beregninger* frá 27. september 2007), fyrri BDO-skýrsluna, bls. 11–21, og síðari BDO-skýrsluna, bls. 5–11.

⁽⁸¹⁾ Sbr. skýrsluna sem lögð var til grundvallar skýrslunni frá PwC, *Hurtigruteavtalen – økonomiske beregninger* frá 27. september 2007, bls. 3, fyrri BDO-skýrsluna, bls. 7 (báðar skjalnr. 514420) og síðari BDO-skýrsluna, bls. 4 (skjalnr. 571486).

⁽⁸²⁾ Sbr. 2. mgr. 2. undirkafla leiðbeinandi reglna Eftirlitsstofnunar EFTA um sjóflutninga: „Ríkisaðstoð skal jafnan [...] veitt samkvæmt gagnsæjum aðferðum.“ Sbr. einnig 18. mgr. leiðbeinandi reglna um endurgjald fyrir almannaþjónustu: „Ef fyrirtæki stundar starfsemi sem ýmist telst til þjónustu sem hefur almenna efnahagslega þýðingu eða ekki ber að sýna sérstaklega í eigin reikningum fyrirtækisins kostnað og tekjur af þjónustunni sem hefur almenna efnahagslega þýðingu og kostnað og tekjur af annarri þjónustu, ásamt forsendum skiptingarinnar.“

⁽⁸³⁾ Þ.e. útreikningarnir byggjast á rekstri *MS Narvik* (fyrsti kosturinn í PwC-skýrslunni, *Hurtigruteavtalen – økonomiske beregninger* frá 27. september 2007 (skjalnr. 514420, sjá bls. 57) eða *MS Vesterålen* (síðari BDO-skýrslan, bls. 4 (skjalnr. 571486)).

má telja að sá kostnaður sé lægri en rekstrarkostnaður allra skipa Hurtigruten – verði endurgjaldið ekki hærra en raunkostnaður við að annast almannajónustuna.

Með þessari aðferð er þó ekki tekið tillit til þess að fella ber hæfilega stóran hluta sameiginlegs kostnaðar á þá starfsemi sem fellur ekki undir almannajónustuhlutverkið. Eftirlitsstofnun EFTA telur víst að ekki verði sama hlutfall milli almannajónustu annars vegar og starfsemi utan almannajónustuhlutverksins hins vegar hjá raunverulega flotanum og upphugsaða lágmarksflotanum. Eins og nafnið gefur til kynna miðast aðferðin, sem kennd er við „lágmarksflota“, við skipastól með lágmarksflutningsgetu. Afar líklegt má telja að raunverulegi flotinn (sem hefur meiri flutningsgetu) sé í meira mæli notaður til starfsemi utan almannajónustuhlutverksins en upphugsaði lágmarksflotinn. Ef sú er reyndin ætti starfsemi, sem fellur utan almannajónustuhlutverksins, að bera stærri hluta af sameiginlegum fastakostnaði.

Af þessum sökum vísar Eftirlitsstofnun EFTA á bug þeim rökum að nota megi útreikninga, sem miðast við upphugsaðan lágmarksflota, til að sýna að Hurtigruten hafi ekki fengið of háar greiðslur.

Í öðru lagi verður að reikna kostnað við að annast almannajónustuna á grundvelli raunverulegra útgjalda vegna eldsneytiskaupa, þegar endurgjald fyrir þjónustuna er reiknað eftirá. Stjórnvöld í Noregi geta ekki farið þá leið að líta einfaldlega framhjá þeim áhættuvörnum sem Hurtigruten hefur stundað, enda gæti endurgjaldið þá orðið of hátt hverju sinni sem áhættuvarnirnar reynast árangursríkar (þar eð áhættuvarnir leiða til lægra verðs).

Í þriðja lagi hefur Eftirlitsstofnun EFTA enga ástæðu til að ætla að stjórnvöld í Noregi hafi ekki undir höndum tölur um raunveruleg útgjöld og tekjur Hurtigruten; raunar virðist bæði önnur aðferð PwC-skýrslunnar og fyrri BDO-skýrslan byggjast á kostnaði við rekstur eiginlegs flota fyrirtækisins. Það sem máli skiptir þegar kostnaður við að veita almannajónustuna er reiknaður er, eins og þegar hefur komið fram, raunkostnaður sem er dæmigerður fyrir starfsemina. Mat á grundvelli áætlaðra talna, sem samsvara ekki dæmigerðum kostnaði, getur ekki komið þar í staðinn.

3.2.4 Niðurstaða

Þar eð ekki hefur verið sinnt fjárhagslegum aðskilnaði milli almannajónustu og þeirrar starfsemi sem rekin er í ábataskyni, ósamræmi er í skiptingu kostnaðar og notast er við áætlaðar tölur sem samsvara ekki dæmigerðum kostnaði getur Eftirlitsstofnun EFTA ekki ályktað að ráðstafanirnar þrjár hafi ekki í för með sér ofgreiðslur. Með vísan til þessa er það niðurstaða stofnunarinnar að ráðstafanirnar þrjár geti ekki talist endurgjald fyrir almannajónustu af því tagi sem er samrýmanlegt framkvæmd EES-samningsins með vísan til 2. mgr. 59. gr. samningsins.

3.3 Ráðstafanirnar samrýmanlegar gildandi reglum sem „neyðarráðstöfun“ eða aðstoð til endurskipulagningar

Eftirlitsstofnun EFTA áréttar að það er að jafnaði ekki samrýmanlegt framkvæmd EES-samningsins að veita beina aðstoð í því skyni að mæta rekstrartapi.

Þar eð viðbótarendurgjaldinu, sem er til athugunar í þessari ákvörðun, er ætlað að bæta kostnað vegna daglegs rekstrar Hurtigruten verður að líta á ráðstafanirnar sem rekstraraðstoð⁽⁸⁴⁾.

Heimilt er að samþykka slíka rekstraraðstoð í undantekningartilvikum ef fullnægt er skilyrðum samkvæmt undanþáguákvæðum EES-samningsins. Undanþáguheimild af því tagi er að finna í 3. mgr. 61. gr. EES-samningsins. Stjórnvöld í Noregi hafa í svari sínu við ákvörðuninni um að hefja rannsókn vísað til undanþáguheimildar samkvæmt staflíð c) í 3. mgr. 61. gr. og leiðbeinandi reglum um björgun og endurskipulagningu. Mati Eftirlitsstofnunar EFTA á þessu verður lýst hér á eftir, en fyrst verður vikið að því erindi stjórnvalda í Noregi sem varðar „neyðarráðstafanir“.

⁽⁸⁴⁾ Mál T-459/93 *Siemens SA* gegn *frankvæmdastjórn*, dómásafn 1995, bls. II-1675, 76. og 77. mgr.

3.3.1 *Neyðarráðstafanir – staflíður b) í 3. mgr. 61. gr. – eða björgunarráðstöfun samkvæmt staflíð c) í 3. mgr. 61. gr. EES-samningsins*

Stjórnvöld í Noregi hafa vísað til fjárhagsstöðu Hurtigruten á árinu 2008 og til þess að talið var yfirvofandi að fyrirtækið myndi segja upp samningnum til að komast hjá gjaldþroti. Að sögn stjórnvalda í Noregi var þeim nauðugur einn kostur við þessar aðstæður að grípa til neyðarráðstafana í því skyni að tryggja áframhaldandi þjónustu. Stjórnvöld í Noregi hafa haldið því fram að neyðarráðstafanirnar geti talist réttmæt aðgerð til þess að tryggja áframhaldandi þjónustu. Þau hafa þó ekki vísað til undanþáguheimildar samkvæmt 3. mgr. 61. gr. EES-samningsins né nokkru öðru ákvæði samningsins. Eftirlitsstofnun EFTA lítur svo á að ógerlegt sé að meta þessa ráðstöfun sem björgunaraðstoð samkvæmt staflíð c) í 3. mgr. 61. gr. samningsins og leiðbeinandi reglum um björgun og endurskipulagningu, enda er björgunaraðstoð samkvæmt þeim reglum í eðli sínu tímabundin og afturkræf aðstoð. Ráðstafanirnar þrjár eru það ekki.

Þá hefur Eftirlitsstofnun EFTA tekið til athugunar hvort aðstæðurnar, sem stjórnvöld í Noregi hafa lýst, geti talist alvarleg röskun í skilningi staflíðar b) í 3. mgr. 61. gr., enda þótt stjórnvöld í Noregi hafi ekki vísað til þess ákvæðis, og þannig sé um að ræða aðstoð sem er samrýmanleg gildandi reglum.

Dómafrankvæmd sýnir ótvírætt að túlka verður þröngt undanþáguheimild samkvæmt staflíð b) í 3. mgr. 61. gr. EES-samningsins og að tilgangurinn verður að vera að ráða bót á röskun í efnahagslífi tiltekins aðildarríkis í heild (en ekki aðeins í einni grein eða einu héraði) ⁽⁸⁵⁾.

Í upplýsingunum, sem stjórnvöld í Noregi hafa lagt fram, er ekkert að finna sem bent gæti til þess að aðstoðin hafi haft þann tilgang að ráða bót á röskun á atvinnulífi Noregs í heild. Jafnvel þótt svo illa hefði farið að Hurtigruten hefði hætt að veita þjónustuna og ríkið hefði orðið að gera nýjan samning um rekstur leiðarinnar allrar, eða tiltekinn hluta hennar, er ekki unnt að líta svo á að tímabundið brottfall þessarar flutningaþjónustu hefði haft í för með sér alvarlega röskun á efnahagslífi Noregs í heild, ekki einu sinni þótt lítið sé til mikilvægis Hurtigruten-þjónustunnar í menningarlegum, samfélagslegum og efnahagslegum skilningi.

Eftirlitsstofnun EFTA telur því ekki að undanþága samkvæmt staflíð b) í 3. mgr. 61. gr. geti átt við í þessu tilviki. Þessi rök stjórnvalda í Noregi verða þó einnig metin á grundvelli stafl. c) í 3. mgr. 61. gr. EES-samningsins, sjá hér á eftir.

3.3.2 *Endurskipulagningarráðstafanir – staflíður c) í 3. mgr. 61. gr. EES-samningsins*

Stjórnvöld í Noregi hafa vísað til undanþáguheimildar samkvæmt staflíð c) í 3. mgr. 61. gr. EES-samningsins og talið að þessi íhlutun ríkisins sé aðstoð til endurskipulagningar.

Stjórnvöld í Noregi hafa haldið fram þeirri skoðun að uppfyllt kunni að vera efnisleg skilyrði fyrir því að aðstoð teljist hafa verið veitt til endurskipulagningar, sem fram koma í leiðbeinandi reglum Eftirlitsstofnunar EFTA um björgun og endurskipulagningu. Þau telja að Hurtigruten hafi verið og sé fyrirtæki sem hefur mikilvægu hlutverki að gegna í skilningi 7. mgr. 1. undirkafla leiðbeinandi reglna um björgun og endurskipulagningu, og að það hafi verið illa statt fyrirtæki eins og slík fyrirtæki eru skilgreind í sömu leiðbeinandi reglum ⁽⁸⁶⁾.

Í leiðbeinandi reglum um björgun og endurskipulagningu er fylgt þeirri meginreglu að heimila aðstoð til endurskipulagningar aðeins þegar aðstæður eru með þeim hætti að hagurinn af því að fyrirtækið geti starfað áfram vegur upp hugsanlega samkeppnisröskun. Ströng skilyrði eru sett fyrir slíkri heimild, m.a. i) að engin aðstoð sé veitt nema komið sé í framkvæmd áætlun um endurskipulagningu sem miðast við að gera fyrirtækið arðbært aftur til frambúðar innan hæfilega

⁽⁸⁵⁾ Sbr. sameinuð mál T-132/96 og T-143/96 *Freistaat Sachsen og Volkswagen AG framkvæmdastjórn*, dómasafn 1999, bls. II-3663, bls. 167. Dóminum fylgt í ákvörðun framkvæmdastjórnarinnar í máli C-47/1996 *Crédit Lyonnais*, Stjtið. EB 1998 L 221/28, liður 10.1, ákvörðun framkvæmdastjórnarinnar í máli C 28/2002 *Bankgesellschaft Berlin*, Stjtið. ESB 2005 L 116, bls. 1, 153. mgr. og áfram, ákvörðun framkvæmdastjórnarinnar í máli C 50/2006 *BAWAG*, 166. mgr. Sbr. ákvörðun framkvæmdastjórnarinnar frá 5. desember 2007 í máli NN 70/2007 *Northern Rock*, Stjtið. ESB C 43, 16.2.2008, bls. 1, ákvörðun framkvæmdastjórnarinnar frá 30. apríl 2008 í máli NN 25/2008 *Björgunaraðstoð við WestLB*, Stjtið. ESB C 189, 26.7.2008, bls. 3, ákvörðun framkvæmdastjórnarinnar frá 4. júní 2008 í máli C 9/2008 *SachsenLB*, Stjtið. ESB C 71, 18.3.2008, bls. 14.

⁽⁸⁶⁾ Sbr. 32. mgr. og 8.–12. mgr. leiðbeinandi reglna um björgun og endurskipulagningu.

langs tíma, ii) að fyrirtækinu, sem nýtur aðstoðarinnar, sé gert að standa sjálft undir verulegum hluta kostnaðar við endurskipulagninguna (að minnsta kosti 50% þegar um stórfyrirtæki er að ræða), iii) að beitt sé mótvægisáðgerðum til þess að koma í veg fyrir samkeppnisröskun eða draga sem mest úr hættunni á slíku (eignir seldar, dregið úr afkastagetu eða markaðsútbreiðslu o.s.frv.), iv) að aðstoðin takmarkist við lægstu fjárhæð sem unnt er að komast af með, v) að áætlun um endurskipulagningu sé komið að fullu til framkvæmda og vi) að Eftirlitsstofnun EFTA geti fullvissað sig um fullnægjandi framkvæmd áætlunar um endurskipulagningu með vísan til skýrslna sem hlutaðeigandi EFTA-riki kemur á framfæri í því skyni með reglulegu millibili.

Eftirlitsstofnun EFTA lítur svo á að ráðstafanirnar þrjár fullnægi ekki þeim skilyrðum fyrir því að heimila megi aðstoð sem mælt er fyrir um í undirkafla 3.2.2 í leiðbeinandi reglum um björgun og endurskipulagningu. Í fyrsta lagi má ekki veita aðstoð nema komið sé til framkvæmda áætlun um endurskipulagningu ⁽⁸⁷⁾ sem tilkynnt hefur verið til Eftirlitsstofnunar EFTA og hlotið hefur samþykki hennar ⁽⁸⁸⁾. Stjórnvöld í Noregi tilkynntu stofnuninni ekki áætlun um endurskipulagningu þó að stofnað væri til viðræðna við Hurtigruten í samræmi við 8. gr. sammingsins.

Eins og dómaframkvæmd sýnir ⁽⁸⁹⁾ verður að liggja fyrir, á þeim tíma sem aðstoðin er veitt, trúverðug áætlun um endurskipulagningu sem ríkið hefur skuldbundið sig til að fylgja. Eftirlitsstofnun EFTA telur ástæðu til að efast um að breytingarnar á endurgjaldinu, sem ríkið innir af hendi, geti talist aðstoð til endurskipulagningar, og að upplýsingar stjórnvalda í Noregi um endurskipulagningu og umbætur, sem Hurtigruten réðst í til þess að bregðast við fjárhagsörðugleikum, fyrst og fremst á árinu 2008, geti talist áætlun um endurskipulagningu í skilningi leiðbeinandi reglna um björgun og endurskipulagningu.

Þá fær stofnunin ekki séð að tengsl séu milli fjárhæðar þeirra viðbótargreiðslna fyrir veitta almannaþjónustu, sem Hurtigruten og ríkið komu sér saman um á grundvelli 8. gr. Hurtigruten-sammingsins, og kostnaðarins við endurskipulagningu fyrirtækisins.

Eftirlitsstofnun EFTA hefur ekki fengið í hendur neinar upplýsingar sem sýni að endurskipulagning Hurtigruten hafi verið sett sem skilyrði fyrir því að aðstoðin væri veitt. Þvert á móti er hvergi minnst á endurskipulagningu eða áætlun um slíkt í bréfi stjórnvalda í Noregi frá 5. nóvember 2008. Hið sama má segja um viðaukasamninginn sem stjórnvöld í Noregi undirrituðu 8. júlí 2009 og Hurtigruten 19. ágúst 2009; öllu heldur staðfestir sá samningur greiðslu endurgjalds fyrir veitta almannaþjónustu til viðbótar við upprunalega samninginn frá árinu 2004 og er hvergi vísað til þess að greiðslurnar verði inntar af hendi sem aðstoð til endurskipulagningar. Við þetta bætist að þegar norska löggjafarþingið samþykkti aðstoðina í desember árið 2008 var hvergi nefnt að hún væri þáttur í endurskipulagningu Hurtigruten ⁽⁹⁰⁾. Loks virðist sem bréf forsvarsmanna Hurtigruten til banka, dagsett 9. janúar 2009 ⁽⁹¹⁾, en í því er rætt um „umfangsmikla áætlun um endurskipulagningu“, hafi ekki verið sent stjórnvöldum í Noregi, og jafnvel þótt það hafi verið gert höfðu þau bréfið ekki undir höndum á þeim tíma sem ákveðið var að veita aðstoðina, enda var það ekki ritað fyrr en eftir að sú ákvörðun var tekin.

Þá styðja hvorki minnisblöðin tvö frá lögmanni Hurtigruten né eftirfylgjandi erindi stjórnvalda í Noregi þá niðurstöðu að áætlun um endurskipulagningu hafi legið fyrir hjá stjórnvöldum þegar þau tóku ákvörðun sína um ráðstafanirnar þrjár árið 2008.

Í fáum orðum sagt virðist mega ráða af upplýsingum stjórnvalda í Noregi um málið, sem hér er til athugunar, að þegar ríkið veitti aðstoð samkvæmt ráðstöfununum þremur árið 2008 hafi ekki verið vísað til neinna sjónarmiða um endurskipulagningu heldur aðeins lítið til þess að bæta kostnaðarauka sem hlaut af því að fullnægja almannaþjónustukvöðinni ⁽⁹²⁾.

⁽⁸⁷⁾ Sbr. 33. mgr. leiðbeinandi reglna um björgun og endurskipulagningu. Hurtigruten er ekki lítið eða meðalstórt fyrirtæki.

⁽⁸⁸⁾ Sbr. 34. mgr. leiðbeinandi reglna um björgun og endurskipulagningu.

⁽⁸⁹⁾ Mál C-17/99 *Franska ríkið gegn framkvæmdastjórn*, dómásafn 2001, bls. I-2481, 46. mgr., og sameinuð mál C-278/92, C-279/92 og C-280/92 *Spænska ríkið gegn framkvæmdastjórn*, dómásafn 1994, bls. I-4103, 67. mgr.

⁽⁹⁰⁾ St.prp. nr. 24 (2008–2009), 14. nóvember 2008, og Innst. S. nr. 92 (2008–2009), 4. desember 2008.

⁽⁹¹⁾ Sbr. tilvísun á bls. 9 í bréfi stjórnvalda í Noregi frá 8. mars 2010 (skjalnr. 549465).

⁽⁹²⁾ Upplýsingarnar, sem borist hafa frá stjórnvöldum í Noregi, sýna ljóslega að ákvörðun þeirra frá árinu 2008 um að skuldbinda sig til greiðslu viðbótarendurgjalds var ekki bundin því skilyrði að endurskipulagning ætti sér stað hjá Hurtigruten.

Það er álit Eftirlitsstofnunar EFTA að nauðsynleg forsenda þess að beita megi ákvæðum leiðbeinandi reglna um björgun og endurskipulagningu sé að á þeim tíma sem stjórnvöld í EFTA-ríki veita aðstoð liggja fyrir frágengin áætlun um endurskipulagningu. Stjórnvöld í EFTA-ríkinu, sem veitir aðstoðina, verða að hafa undir höndum, „þegar umþrætt aðstoð var veitt, áætlun um endurskipulagningu sem fullnægir áskilnaði [leiðbeinandi reglna um björgun og endurskipulagningu]“⁽⁹³⁾.

Af ákvæðum leiðbeinandi reglna um björgun og endurskipulagningu má ráða að hefðu ráðstafanirnar þrjár verið hugsaðar sem aðstoð til endurskipulagningar hefði áætlun um endurskipulagningu Hurtigruten þurft að liggja fyrir hjá stjórnvöldum í Noregi í síðasta lagi þegar þau greiddu út NOK 125 millj. í desember árið 2008. Af upplýsingum, sem borist hafa frá stjórnvöldum í Noregi, verður ekki ráðið að þau hafi verið í þeirri aðstöðu að geta sannreynt að áætlun um endurskipulagningu væri framkvæmanleg eða byggð á raunhæfum forsendum, eins og áskilið er í leiðbeinandi reglum um björgun og endurskipulagningu. Það er því niðurstaða Eftirlitsstofnunar EFTA að aðstoðin við Hurtigruten hafi verið veitt án þess að áætlun um endurskipulagningu lægi fyrir hjá stjórnvöldum í Noregi.

Þar eð aðstoðarráðstafanirnar, sem fjallað er um í þessari ákvörðun, eru ekki tengdar raunhæfri áætlun um endurskipulagningu sem hlutaðeigandi EFTA-ríki hefur skuldbundið sig til að fylgja⁽⁹⁴⁾ er skilyrðum samkvæmt leiðbeinandi reglum um björgun og endurskipulagningu ekki fullnægt í þessu máli.

Við þetta bætist að samkvæmt ákvæðum undirkafla 2.2 í leiðbeinandi reglum um björgun og endurskipulagningu verður endurskipulagning að byggjast á raunhæfri, samræmdri og víðtækri áætlun um að gera fyrirtæki arðbært á ný til lengri tíma litið. Endurskipulagning má ekki takmarkast við fjárhagsaðstoð sem veitt er í því skyni að bæta upp tap fyrri ára án þess að tekist sé á við orsakir þess taps.

Eins og fram kemur í undirkafla I.5.2 hér á undan hafa stjórnvöld í Noregi lagt fram upplýsingar um umbótaáætlun í fjórum liðum sem samþykkt var á aðalfundi Hurtigruten 15. maí 2008 (auknar tekjur, lækkun skulda, lækkun útgjalda og nýjar og hærri greiðslur fyrir almannaþjónustuna) og síðar, eða í febrúar árið 2009, aukin með því að bæta við hana fimmta liðnum, fjárhagsleg endurskipulagning.

Stjórnvöld í Noregi fara þess á leit að minnisblöðin tvö frá lögmanni Hurtigruten, dagsett 23. mars 2009 og 24. febrúar 2010 og með viðaukum, verði viðurkennd sem áætlun um endurskipulagningu fyrirtækisins. Eftirlitsstofnun EFTA bendir á að framlögð skjöl fullnægja ekki skilyrðunum sem mælt er fyrir um í leiðbeinandi reglum um björgun og endurskipulagningu. Mestu skiptir að í þeim kemur ekki fram með skýrum hætti hvaða aðstæður hafi valdið erfðileikum fyrirtækisins, en þannig hefði verið unnt að meta hvort aðstoðarráðstafanirnar hafi verið viðeigandi, og að í minnisblöðunum er ekki gerð grein fyrir neinni markaðskönnun, eins og áskilið er í leiðbeinandi reglunum. Með hliðsjón af almennum samkeppnisjónarmiðum og þeim ströngu skilyrðum, sem sett eru í leiðbeinandi reglum um björgun og endurskipulagningu fyrir því að heimila megi aðstoð, er það niðurstaða Eftirlitsstofnunar EFTA að aðstoðarráðstafanirnar geti ekki talist samrýmanlegar EES-samningum með vísan til staflíðar c) í 3. mgr. 61. gr. samningsins, sbr. leiðbeinandi reglur um björgun og endurskipulagningu.

Stjórnvöld í Noregi hafa ennfremur lýst þeirri skoðun að Eftirlitsstofnun EFTA beri að líta til þess að sjóflutningaþjónustan, sem Hurtigruten annist, sé að miklu leyti veitt á svæðum sem njóta byggðaaðstoðar.

Samkvæmt undirkafla 3.2.3 í leiðbeinandi reglum um björgun og endurskipulagningu, 55. mgr., er Eftirlitsstofnun EFTA heimilt að taka tillit til nauðsynlegrar byggðaðróunar í mati sínu á aðstoð sem veitt er til endurskipulagningar á styrktum svæðum með því að beita vægari skilyrðum að því er varðar framkvæmd mótvægisáðgerða og umfang eigin framlags aðstoðarþega. Ekkert er

⁽⁹³⁾ Sbr. mál C-17/99 *Franska ríkið gegn framkvæmdastjórn*, dómasafn 2001, bls. I-2481, 46. mgr.

⁽⁹⁴⁾ Sbr. 33. og 34. mgr. leiðbeinandi reglna um björgun og endurskipulagningu.

fjallað um slíkar mótvægisáðgerðir í áætlun Hurtigruten um endurskipulagningu⁽⁹⁵⁾ og stjórnvöld í Noregi hafa ekki fært fram nein rök fyrir því hvernig nota mætti þetta ákvæði leiðbeinandi reglnanna til að réttlæta að fyrirtækið leggi sjálft minna af mörkum til endurskipulagningar í málinu sem hér liggur fyrir, og vísar Eftirlitsstofnun EFTA því þessum röksemdum á bug.

4. Niðurstaða að því er varðar samrýmanleika við gildandi reglur

Á grundvelli matsins, sem á undan er gengið, er það álit Eftirlitsstofnunar EFTA að ráðstafanirnar þrjár séu ósamrýmanlegar reglum EES-samningsins um ríkisaðstoð.

5. Endurgreiðslur

Samkvæmt ákvæðum EES-samningsins og viðtekinni dómafrankvæmd Dómstóls Evrópusambandsins hefur Eftirlitsstofnun EFTA heimildir til að ákveða að hlutaðeigandi ríki skuli hætta aðstoð eða breyta henni⁽⁹⁶⁾ þegar sú niðurstaða er fengin að hún sé ósamrýmanleg framkvæmd EES-samningsins. Það hefur einnig verið ófrávikjanleg afstaða Dómstólsins að þegar ríki er gert skylt að hætta aðstoð sem framkvæmdastjórn Evrópusambandsins telur ósamrýmanlega innra markaðnum sé tilgangurinn sá að koma aftur á því ástandi sem áður ríkti⁽⁹⁷⁾. Í því tilliti hefur Dómstóllinn slegið því föstu að þessu markmiði sé náð þegar viðtakandi aðstoðarinnar hefur endurgreitt fjármuni sem runnið hafa til hans sem ólögmat aðstoð og látið þannig af hendi hagræði sem hann naut umfram keppinauta sína á markaði þannig að aðstæðurnar, sem voru fyrir hendi áður en aðstoðin var veitt, eru komnar á aftur⁽⁹⁸⁾.

Af þeim ástæðum, sem hér hafa verið raktar, lítur Eftirlitsstofnun EFTA svo á að ráðstafanirnar þrjár kunni að hafa í för með sér of háar greiðslur fyrir að fullnægja almannaþjónustukvöð og séu þannig ríkisaðstoð sem er ósamrýmanleg framkvæmd EES-samningsins. Þar eð ráðstafanirnar voru ekki tilkynntar Eftirlitsstofnun EFTA leiðir af ákvæðum 14. gr. II. hluta bókonar 3 að Eftirlitsstofnun EFTA ber að krefjast endurgreiðslu aðstoðar sem veitt hefur verið á ólögmatan hátt og er ósamrýmanleg ríkisaðstoðarreglum EES-samningsins.

Stofnunin verður að taka mið af almennri meðalhófsreglu þegar hún krefst endurgreiðslu⁽⁹⁹⁾. Í samræmi við markmið endurgreiðslunnar og meðalhófsregluna mun Eftirlitsstofnun EFTA aðeins áskilja að endurgreiddur verði sá hluti aðstoðarinnar sem er ósamrýmanlegur framkvæmd EES-samningsins. Hluti þeirra greiðslna, sem átt hafa sér stað samkvæmt ráðstöfununum þremur, getur talist samrýmanlegur samningnum sem endurgjald fyrir að fullnægja almannaþjónustukvöð. Þannig ber aðeins að endurgreiða þann hluta greiðslna, sem inntar hafa verið af hendi samkvæmt ráðstöfununum þremur, sem telst hafa falið í sér ofgreiðslur.

Því er beint til stjórnvalda í Noregi að þau leggi fram ítarlegar og nákvæmar upplýsingar um hversu mikla fjármuni Hurtigruten hefur fengið ofgreidda. Við ákvörðun á því hversu stór hluti greiðslnanna getur talist endurgjald fyrir almannaþjónustu, sem er samrýmanlegt framkvæmd EES-samningsins með vísan til 2. mgr. 59. gr. samningsins, verður að taka fullt tillit til þeirra almennu sjónarmiða sem eiga við að þessu leyti, einkum þeirra sem hér eru talin:

- i) Nauðsynlegt er að viðhafa fullnægjandi skiptingu kostnaðar og tekna milli almannaþjónustunnar og starfsemi sem fellur ekki undir almannaþjónustuhlutverkið.

⁽⁹⁵⁾ Í svari sínu við ákvörðuninni um að hefja rannsókn (skjalnr. 571486) vísuðu stjórnvöld í Noregi á bls. 28 til undirkafla 3.2 í síðara minnisblaðinu (dagsettu 24. febrúar 2010) frá lögmanni Hurtigruten, sem fylgdi sem viðauki bréfi stjórnvalda í Noregi til Eftirlitsstofnunar EFTA frá 8. mars 2010 (skjalnr. 549465). Í því minnisblaði er eingöngu getið nokkurra eigna og rekstrarhluta, sem fyrirtækið hefur selt í því skyni að lækka skuldir, og fyrirhugaðrar sölu annarra eigna, en engin trúverðug áætlun um mótvægisáðgerðir sett fram, að áliti Eftirlitsstofnunar EFTA.

⁽⁹⁶⁾ Mál C-70/72 *Framkvæmdastjórn* gegn Þýska ríkinu, dómasafn 1973, bls. 813, 13. mgr.

⁽⁹⁷⁾ Sameinuð mál C-278/92, C-279/92 og C-280/92 *Spænska ríkið* gegn *framkvæmdastjórn*, dómasafn 1994, bls. I-4103, 75. mgr.

⁽⁹⁸⁾ Mál C-75/97 *Belgíska ríkið* gegn *framkvæmdastjórn*, dómasafn 1999, bls. I-3671, 64. og 65. mgr. Sbr. sameinuð mál E-5/04, E-6/04 og E-7/04 *Fesil og Finnjörð, PIL o.fl. og norska ríkið* gegn *Eftirlitsstofnun EFTA*, skýrsla EFTA-dómstólsins 2005, bls. 121, 178. mgr., og mál C-310/99 *Ítalska ríkið* gegn *framkvæmdastjórn*, dómasafn 2002, bls. I-2289, 98. mgr. Sbr. einnig undirkafla 2.2.1 í leiðbeinandi reglum Eftirlitsstofnunar EFTA um endurheimtu ríkisaðstoðar sem er ólögmat og ósamrýmanleg ákvæðum EES-samningsins, sjá Stjtið. ESB L 105, 21.4.2011, bls. 32, og EES-viðbæti nr. 23, 21.4.2011, bls. 1, sjá einnig eftirfarandi slóð: <http://www.eftasurv.int/state-aid/legal-framework/state-aid-guidelines>.

⁽⁹⁹⁾ Sbr. sameinuð mál E-5/04, E-6/04 og E-7/04 *Fesil og Finnjörð, PIL o.fl. og norska ríkið* gegn *Eftirlitsstofnun EFTA*, skýrsla EFTA-dómstólsins 2005, bls. 121, 178.–181 mgr., og mál 301/87 *Franska ríkið* gegn *framkvæmdastjórn*, dómasafn 1990, bls. I-307, 61. mgr.

- ii) Undir endurgjald fyrir almannajónustu má aðeins fella hæfilegt hlutfall af þeim fastakostnaði sem er sameiginlegur almannajónustunni og starfsemi sem fellur ekki undir almannajónustuhlutverkið.
- iii) Útreikning á endurgjaldi fyrir almannajónustu má ekki byggja á áætluðum tölum um kostnað sem samsvara ekki dæmigerðum kostnaði, þegar raunkostnaður er þekktur.

Mikilvægt er að hafa í huga í þessu tilliti að samkvæmt 22. mgr. leiðbeinandi reglna um endurgjald fyrir almannajónustu er óheimilt að láta fyrirtæki halda eftir fjármunum, sem ofgreiddir hafa verið, með þeim rökum að þeir myndu teljast heimil aðstoð samkvæmt EES-samningnum ef vísað væri til annarra ákvæða eða leiðbeinandi reglna, nema því aðeins að slík aðstoð hafi verið samþykkt.

ÁKVÖRÐUNIN ER SVOHLJÓÐANDI:

1. gr.

Ráðstafanirnar þrjár, sem kveðið er á um í viðaukasamningnum, eru ríkisaðstoð sem er ósamrýmanleg framkvæmd EES-samningsins í skilningi 1. mgr. 61. gr. þess samnings, þar eð þær leiða til ofgreiðsla fyrir veitta almannajónustu.

2. gr.

Stjórnvöld í Noregi skulu gera allar þær ráðstafanir sem eru nauðsynlegar til þess að Hurtigruten endurgreiði aðstoðina sem vísað er til í 1. gr. og runnið hefur til fyrirtækisins á ólögætum forsendum.

3. gr.

Endurgreiðsla aðstoðarinnar skal eiga sér stað án tafar og í samræmi við málsmeðferð samkvæmt landslögum, enda sé með þeirri málsmeðferð unnt að framfylgja ákvörðuninni tafarlaust og á skilvirkan hátt. Endurheimta skal aðstoðina með vöxtum og vaxtavöxtum sem reiknaðir skulu frá deginum sem hún komst í hendur Hurtigruten og til endurheimtudags. Vextir skulu reiknaðir samkvæmt ákvæðum 9. gr. ákvörðunar Eftirlitsstofnunar EFTA 195/04/COL.

4. gr.

Stjórnvöld í Noregi skulu skýra Eftirlitsstofnun EFTA frá því, eigi síðar en 30. ágúst 2011, hversu mikla fjármuni (höfuðstól og endurheimtuvexti) viðtakanda aðstoðarinnar verður gert að endurgreiða, svo og hvað sé fyrirhugað að gera, eða hafi verið gert, til þess að endurheimta aðstoðina.

Stjórnvöld í Noregi verða að hafa framfylgt ákvörðun Eftirlitsstofnunar EFTA og endurheimt aðstoðina að fullu eigi síðar en 30. október 2011.

5. gr.

Ákvörðun þessari er beint til Konungsríkisins Noregs.

6. gr.

Fullgild er aðeins ensk útgáfa þessarar ákvörðunar.

Gjört í Brussel 29. júní 2011.

Fyrir hönd Eftirlitsstofnunar EFTA

Per Sanderud

Forseti

Sabine Monauni-Tömördy

Stjórnarmaður

Auglýst eftir athugasemdum, í samræmi við ákvæði 2. mgr. 1. gr. I. hluta bókar 3 við samning milli EFTA-rikkanna um stofnun eftirlitsstofnunar og dómstóls, varðandi ríkisaðstoð í tengslum við hugsanlega aðstoð við AS Oslo Sporveier og AS Sporveisbussene í Noregi 2012/EES/37/02

Ákvörðun Eftirlitsstofnunar EFTA 123/12/COL frá 28. mars 2012, sem er birt á upprunalegu, fullgiltu tungumáli á eftir þessu ágreipi, markar upphaf málsmeðferðar samkvæmt 2. mgr. 1. gr. I. hluta bókar 3 við samning milli EFTA-rikkanna um stofnun eftirlitsstofnunar og dómstóls. Stjórnvöldum í Noregi hefur verið tilkynnt um málsmeðferðina með afriti af ákvörðuninni.

Eftirlitsstofnun EFTA veitir, með þessari auglýsingu, EFTA-rikkjunum, aðildarríkjum Evrópusambandsins og áhugaaðilum eins mánaðar frest frá birtingardegi þessarar auglýsingar til að gera athugasemdir við ráðstöfunina sem um ræðir. Athugasemdirnar skal senda á eftirfarandi pósthfang:

EFTA Surveillance Authority
Registry
Rue Belliard/Belliardstraat 35
1040 Bruxelles/Brussel
BELGIQUE/BELGIË

Athugasemdum, sem berast, verður komið á framfæri við stjórnvöld í Noregi. Þeim, sem leggja fram athugasemdir, er heimilt að óska nafnleyndar og skulu slíkar óskir vera skriflegar og rökstuddar.

Ágreip

Aðdragandi

Almenningssamgöngur í Noregi lúta ákvæðum laga um flutningastarfsemi í atvinnuskyni frá 2002 og reglugerðar um flutningastarfsemi í atvinnuskyni frá 2003. Samkvæmt ákvæðum laga og reglugerðar um flutningastarfsemi í atvinnuskyni féllu úr gildi eldri lög sem voru efnislega sambærileg. Í lagamma þessum er m.a. kveðið á um kerfi sérleyfa sem eru nauðsynleg til að fyrirtæki séu hlutgeng til að stunda rekstur almenningsvagna og með honum er sveitarstjórnunum, eins og fylkisstjórn Óslóar, lagt á herðar að greiða bætur til fyrirtækja sem aka á áætlunarleiðum sem skila ekki hagnaði. Slíkar bótagreiðslur geta verið inntar af hendi til að standa straum af mismun á tekjum af farmiðasölu og kostnaði við rekstur þjónustunnar.

Árlegar bætur hafa verið greiddar til sérleyfishafa í Ósló vegna áætlunarleiða sem skila ekki hagnaði frá því fyrir gildistöku EES-samningsins, í samræmi við afgreiðslu á fjárhagsáætlun borgarinnar. Bætur voru greiddar út í einu lagi á ári hverju og var fjárhæðin byggð á kostnaði sem féll til næstu ár á undan, að teknu tilliti til ýmissa leiðréttingarstuðla. Frá árinu 2008 hafa allir samningar um áætlunarferðir almenningsvagna verið gerðir við fyrirtæki í kjölfar opinbers útboðs. Bótagreiðslur, eins og lýst er hér að framan, hafa eftir það ekki runnið til AS Oslo Sporveier vegna áætlunarferða almenningsvagna.

AS Oslo Sporveier og síðar dótturfélagi þess, AS Sporveisbussene, var falið að sinna áætlunarferðum almenningsvagna í Ósló, í samræmi við ákvæðin sem lýst er stuttlega hér að framan, frá því löngu fyrir gildistöku EES-samningsins og allt til ársins 2008.

AS Oslo Sporveier hefur margsinnis verið endurskipulagt frá árinu 1994. Rekstri allrar almenningsvagnþjónustu, m.a. þjónustu langferðabíla, auk áætlunarferða almenningsvagna í Ósló, var t.d. útvistað til dótturfélagsins AS Sporveisbussene árið 1997. AS Oslo Sporveier og AS Sporveisbussene gerðu þá með sér svokallaðan samning um flutninga til þess að AS Sporveisbussene gæti tekið við árlegum bótagreiðslum. Samkvæmt samningnum um flutninga voru bæturnar fyrir áætlunarferðir almenningsvagna greiddar í samræmi við ákvæðin sem er lýst hér að framan. Stjórnvöld í Noregi halda fram að á öllu tímabilinu sem er til rannsóknar – 1994 til 2008 – hafi verið haldið aðskilið bókhald innan Oslo Sporveier-samsteypunnar fyrir þjónustu í hagnaðarskyni, annars vegar, og almannaþjónustu, hins vegar, og að viðskiptastarfsemin hafi ávallt greitt markaðsverð fyrir þjónustu sem hún fékk frá þeirri starfsemi sem rekin var í almannaþágu.

Óslóborg lagði AS Sporveisbussene til 111 760 000 norskra króna árið 2004 vegna vanfjármögnunar lífeyrissjóða félagsins, en á þeim tíma átti borgin 98,8% hlutafjár í AS Oslo Sporveier. Vanfjármögnunin hafði safnast upp á tímabilinu fyrir 1997 og tengdist lífeyrisskuldbindingum starfsmanna, bæði þeirra

starfsmanna AS Oslo Sporveier sem sinntu almannaþjónustu og hinna sem störfuðu hjá langferðabílaeild félagsins. AS Oslo Sporveier var skylt að ráða bót á vanfjármögnuninni. Óslóborg kaus, í krafti eignarhalds síns, að leggja félaginu til eigið fé í því skyni þar sem það væri ódýrasta leiðin.

Mat á ráðstöfuninni

Er um ríkisaðstoð að ræða?

Eftirlitsstofnun EFTA telur að bæði eiginfjárframlagið og árlegar bótagreiðslur feli í sér ríkisaðstoð.

Eftirlitsstofnun EFTA getur á þessari stundu ekki útilokað að eiginfjárframlag til að standa straum af vanfjármögnun lífeyrisreikninga viðskiptastarfseminnar feli í sér fjárhagslegt hagræði fyrir AS Oslo Sporveier, þar eð ekki hafi verið lagðar fram neinar upplýsingar sem sýni að eiginfjárframlagið hafi verið innt af hendi í samræmi við markaðsfjárfestaregluna.

Þá er það bráðabirgðamat Eftirlitsstofnunar EFTA að hvorki árlegar bótagreiðslur né eiginfjárframlag til að standa straum af vanfjármögnun í tengslum við lífeyrisreikninga vegna almannaþjónustu (sem tengjast kostnaði sem gæti einnig myndað grunn að árlegum bótagreiðslum) hafi verið ákveðnar samkvæmt reglum um opinber innkaup og séu ekki sambærilegar og kostnaður, sem vel rekið fyrirtæki með viðunandi tækjakost hefði stofnað til. Fjórdu viðmiðuninni í *Altmark*-málinu er þannig ekki fullnægt og þess vegna fela báðar ráðstafanir í sér ríkisaðstoð í skilningi 1. mgr. 61. gr. EES-samningsins.

Eðli aðstoðarinnar

Eftirlitsstofnun EFTA getur á þessu stigi ekki kveðið upp úr um hvort aðstoðin hafi verið veitt samkvæmt fyrirliggjandi aðstoðarkerfi, sem grundvallaðist á ákvæðum laga um flutningastarfsemi í atvinnuskyni og reglugerð um flutningastarfsemi í atvinnuskyni, eins og þeim hefur verið beitt í Ósló frá því fyrir gildistöku EES-samningsins. Hafa ber í huga að frá árinu 2008 hefur ekki verið veitt frekari aðstoð í samræmi við framangreind ákvæði. Að því gefnu að fyrirliggjandi aðstoðarkerfi hafi verið við lýði frá 1994, getur Eftirlitsstofnun EFTA sem stendur ekki gert nákvæma grein fyrir kerfinu og ákvarðað hvort öll veitt aðstoð hafi verið byggð á því kerfi. Að auki getur hún ekki útilokað að ráðstafanirnar feli, að minnsta kosti að einhverju leyti, í sér ólöglega ríkisaðstoð sem samrýmist ekki EES-samningnum, einkum það að standa straum af lífeyrisskuldbindingum sem tengjast viðskiptastarfsemi.

Samrýmist aðstoðin samkeppnisreglum?

Á þessu stigi sýnist Eftirlitsstofnun EFTA að greiðslur, sem inntar voru af hendi þar til gildistími sérleyfisins, sem var úthlutað beint, hafði runnið út 2008 og eiginfjárframlagið 2004, sem ætlað var að mæta vanfjármögnun lífeyrissjóðsins, gætu, að minnsta kosti að stórum hluta, verið bótagreiðslur vegna almannaþjónustu sem samrýmist 49. gr. EES-samningsins. Mat á því í lokaákvörðuninni hvort ráðstöfunin sem er til rannsóknar samrýmist EES-samningnum myndi þannig snúast um hvort um ofgreiðslu bóta væri að ræða. Aðstoðin gæti, auk þess, samrýmst stafl. c) í 3. mgr. 61. gr., að minnsta kosti að hluta til.

Niðurstaða

Með hliðsjón af því, sem hér hefur verið rakið, hefur Eftirlitsstofnun EFTA ákveðið að hefja formlega rannsókn í samræmi við 2. mgr. 1. gr. EES-samningsins. Áhugaaðilum er gefinn kostur á að leggja fram athugasemdir og skulu þær berast áður en mánuður er liðinn frá því að ákvörðun þessi birtist í *Stjórnartíðindum Evrópusambandsins*.

EFTA SURVEILLANCE AUTHORITY DECISION**No. 123/12/COL****of 28 March 2012****opening the formal investigation into potential aid to AS Oslo Sporveier and AS Sporveisbussene
(Norway)**

The EFTA Surveillance Authority (“the Authority”)

HAVING REGARD to the Agreement on the European Economic Area (“the EEA Agreement”), in particular to Articles 49, 61 to 63 and Protocol 26,

HAVING REGARD to the Agreement between the EFTA States on the Establishment of a Surveillance Authority and a Court of Justice (“the Surveillance and Court Agreement”), in particular to Article 24,

HAVING REGARD to Protocol 3 to the Surveillance and Court Agreement (“Protocol 3”), in particular to Article 1 of Part I and Articles 4(2) and (4), 6 and 13 of Part II,

HAVING REGARD to the consolidated version of the Authority’s Decision No 195/04/COL of 14 July 2004 on the implementing provisions referred to under Article 27 of Part II of Protocol 3 (“the Implementing Provisions Decision”),⁽¹⁾

Whereas:

I. FACTS**1. Procedure*****1.1. Administrative procedure leading to the Authority’s Decision No 254/10/COL***

- (1) By letter dated 11 August 2006, the Authority received a complaint from Konkurrenten.no AS (“the complainant”) alleging that the Norwegian authorities had granted state aid to AS Oslo Sporveisbussene (“the complaint”). The letter was registered by the Authority on 16 August 2006 (Event No 384017). By letter dated 17 August 2006 to the complainant, the Authority acknowledged the receipt of the complaint (Event No 384134).
- (2) By letter dated 7 September 2006, the Authority forwarded the complaint to the Norwegian authorities and invited them to comment (Event No 387163). By letter dated 11 October 2006, the Norwegian authorities replied to the information request. The letter was registered by the Authority on 19 October 2006 (Event No 392725).
- (3) By letter dated 20 October 2006, the complainant submitted further comments. The letter was registered by the Authority on 23 October 2006 (Event No 394520).
- (4) By letter dated 29 November 2006, the Authority requested further information from the Norwegian authorities (Event No 394397). The Norwegian authorities replied by letter dated 11 January 2007. The letter was registered by the Authority on 12 January 2007 (Event No 406541).
- (5) By letter dated 19 June 2007, the Authority requested further information from the Norwegian authorities (Event No 425271). The Norwegian authorities replied by letter submitted electronically on 16 August 2007 (Event No 434326).

By e-mail dated 20 February 2008, the complainant submitted further information (Event No 466226).

- (6) By letter submitted electronically on 2 April 2008, the Authority requested yet further information from the Norwegian authorities (Event No 471926). The Norwegian authorities replied by letter submitted electronically on 29 April 2008 (Event No 475480).

⁽¹⁾ Available at: <http://www.eftasurv.int/media/decisions/195-04-COL.pdf>.

- (7) The complainant submitted further information by e-mails dated 25 May 2008 (Event No 478132), 2 June 2008 (Event No 479743), 9 July 2008 (Events No 489623 and 489626), 14 August 2008 (Event No 489591), 15 August 2008 (Event No 488527), 1 September 2008 (Event No 489591), 20 January 2009 (Event No 505210) and 22 January 2009 (Event No 505503).
- (8) During the beginning of 2010, the Authority and the Norwegian authorities had informal contact both via telephone and e-mail regarding the case. Information received by the Authority in this context was consolidated in a letter submitted to the Authority electronically on 21 April 2010 by the Norwegian authorities (Event No 554417).
- (9) On 21 June 2010, the Authority adopted Decision No 254/10/COL closing the case on the grounds that the aid involved existing aid that was incompatible with Article 49 of the EEA Agreement and Regulation 1370/2007. However, as the existing aid measures had been terminated on 30 March 2008, the Authority concluded that no further measures were required. By letters dated 21 June 2010, the Authority forwarded copies of Decision No 254/10/COL to the Norwegian authorities (Event No 558824) and the complainant (Event No 561949).

1.2. Judgment of the EFTA Court in Case E-14/10 Konkurrenten.no AS v EFTA Surveillance Authority

- (10) By application lodged at the Registry of the EFTA Court on 2 September 2010, the complainant brought an action for annulment of the Authority's Decision No 254/10/COL.
- (11) On 22 August 2011, the EFTA Court rendered its judgment in Case E-14/10 Konkurrenten.no v EFTA Surveillance Authority, annulling Decision No 254/10/COL in its entirety, for the following reasons.
- (12) Firstly, the Court found that the Decision was inadequately reasoned, in that the Authority had failed to explain how the renewal of the concession, as of 1 January 2000, could be classified as part of an existing aid scheme, or why it could not be considered to be a relevant alteration of that aid scheme.⁽²⁾
- (13) Secondly, the Court held that the Authority had infringed its obligation to open the formal investigation procedure in respect of aid granted during the period 1997 – 2000. It found that the Authority could not exclude the possibility that AS Oslo Sporveier had received aid over and above the losses associated with discharging the public service obligation, and that the Authority indeed considered that such overcompensation was likely. Given that the Authority was unable, after almost four years of investigation, to establish which parts of the aid were existing aid and which parts were unlawful aid, the Authority should have opened the formal investigation procedure in order to become, as far as possible, fully informed of the facts. The applicant's plea addressing the same issues with regard to the period 2000 – 2008 was also declared well founded.⁽³⁾
- (14) Thirdly, the Court held that the Authority had failed to identify whether the capital injection only concerned unfunded pension liabilities that arose in connection with the discharge of public service obligations, or if it also covered other activities. As the Court could not review the Decision in relation to the applicant's claim that the capital injection did not correspond to a payment for transport services provided, this amounted to a lack of reasoning.⁽⁴⁾

1.3. Re-assessment of the complaint

- (15) The Authority commenced a reassessment of the complaint, and by e-mail dated 25 October 2011 to the Norwegian authorities (Event No 613053) requested additional information. The Norwegian authorities responded in a telephone conference on 28 October 2011. Additionally, the Norwegian authorities provided further information in meetings in Oslo on 29 November 2011 and in Brussels on 9 December 2011 and 17 January 2012. By e-mails of 13 December 2011 (Event No 621639) and 20 January 2012 (Event No 622816), the Norwegian authorities submitted further information.

⁽²⁾ Judgment, paras. 55 – 63.

⁽³⁾ *Ibid*, paras. 76 - 80

⁽⁴⁾ *Ibid*, paras. 84 – 91.

- (16) By letter dated 27 January 2012 (Event No 622888), the Authority requested further information from the Norwegian authorities. The Norwegian authorities responded by letter dated 22 February 2012 (Events No 625908, 625916, 625949, 626065 and 626066) and e-mails of 5 March 2012 (Events No 627096 and 627097).

2. The content of the complaint

- (17) The complaint alleged that the following measures may involve unlawful state aid:
1. Cross-subsidies between the four companies AS Oslo Sporveier, AS Sporveisbussene, Arctic Express AS and Sporveisbussenes Turbiler AS,⁽⁵⁾
 2. A capital injection of NOK 41 499 000 made in 2004 by AS Oslo Sporveier into AS Sporveisbussene,
 3. A favourable tax position acquired in a non-competitive market, allowing AS Sporveisbussene to avoid paying tax on profits, and
 4. Guarantees granted by AS Sporveisbussene to the benefit of its subsidiaries Arctic Express AS and Sporveisbussenes Turbiler AS.

3. Background: Norwegian legislative framework on local scheduled bus transport

3.1. Commercial Transport Act 2002 and Commercial Transport Regulation 2003

- (18) At present, the local bus transport sector is regulated by the Commercial Transport Act of 2002 (the “CTA”)⁽⁶⁾ and the Commercial Transport Regulation of 2003 (the “CTR”).⁽⁷⁾ The CTA repealed and replaced the Transport Act of 1976.⁽⁸⁾ The CTR repealed and replaced two regulations.⁽⁹⁾
- (19) Based on the information submitted by the Norwegian authorities, the relevant provisions regulating local bus transport, presented in the following, appear not to have been significantly altered since the entry into force of the EEA Agreement in 1994.

3.2. Administrative responsibility of the counties

- (20) In Norway, the responsibility of providing local public transport services is conferred on the counties. However, the counties are not under any obligation to offer such services.
- (21) The counties can either administer local bus transport services through their own organisation, or through an administrative company⁽¹⁰⁾ set up by the county. The CTA provides that when the county sets up an administrative company, the funds intended for the financing of the local bus transport services will be allocated to that company.⁽¹¹⁾ The administrative companies can obtain the bus transport services from a third party, or provide the services themselves.

3.3. Co-financing of local transport services by the state and counties

- (22) The counties partly finance the local transport services with tax revenue. In addition, under the CTA the counties receive state funding by way of annual block grants.⁽¹²⁾ The amount of the grants are determined on the basis of the extent to which the counties need contributions from the state. Therefore the counties have to provide the Ministry of Transport with budgets, accounts and other relevant information necessary to assess the need for contributions.⁽¹³⁾

⁽⁵⁾ References to the “Oslo Sporveier Group” in this Decision will be used to refer to AS Oslo Sporveier and its subsidiaries.

⁽⁶⁾ Act of 21.6.2002 No 45 (e.i.f. 1.1.2003).

⁽⁷⁾ Regulation of 26.3.2003 No 401 (e.i.f. 1.4.2003).

⁽⁸⁾ Act of 4.6.1976 No 63 (e.i.f. 1.7.1977). Repealed and replaced by the CTA on 1.1.2003.

⁽⁹⁾ Regulation of 12.8.1986 No 2170 (e.i.f. 1.1.1987) and Regulation of 4.12.1992 No 1013 (e.i.f. 1.1.1994). Both repealed and replaced by the CTR on 1.4.2003.

⁽¹⁰⁾ In Norwegian: *Administrasjonsselskap*.

⁽¹¹⁾ Article 23 CTA.

⁽¹²⁾ Article 22(3) CTA.

⁽¹³⁾ Article 22(4) CTA.

3.4. *Concessions*

- (23) Under the CTA, concessions are required to carry out remunerated bus transport services.⁽¹⁴⁾

Both a general and a special concession are needed for operators of scheduled passenger transport services.

3.4.1. *General concession for remunerated passenger transport*

- (24) Undertakings providing passenger transport services for remuneration must have a general concession.⁽¹⁵⁾ In order to obtain a general concession, the applicant must (i) provide a certificate of good conduct, (ii) have satisfactory financial means and abilities, and (iii) have satisfactory professional qualifications.⁽¹⁶⁾ General concessions are not time limited.⁽¹⁷⁾

3.4.2. *Special concessions for scheduled passenger transport*

- (25) In addition to the general concession, any undertaking wishing to carry out scheduled passenger transport for remuneration must have a special concession.⁽¹⁸⁾ There are two types of special concessions: (i) area concessions, and (ii) route specific concessions. The area concession is of a residual nature, in that it permits its holder to operate scheduled bus transport services in the entire area covered in so far as other route specific concessions have not been granted for routes in the area. The holder of a route specific concession is the sole entity entitled to operate scheduled bus transport on that route.
- (26) The special concession confers upon the concessionaire both a right and a duty to carry out the transport service as set out in the concession.⁽¹⁹⁾ When applying for a special concession, a proposal for a transportation schedule and tariffs must be submitted.⁽²⁰⁾ Schedules and tariffs are subject to the control of the counties. The counties can order changes in the schedules and tariffs.⁽²¹⁾
- (27) The special concessions can either be awarded (i) through tender procedures (granted for the period determined in the tender procedure,⁽²²⁾ which in any event will not be for a longer period than 10 years⁽²³⁾), or (ii) directly, without the use of a tender (granted for a 10 year period).⁽²⁴⁾

3.5. *Contracts*

- (28) To complement the concessions, the counties may enter into contracts with the concessionaires about the provision of the public service. The counties are free to determine the form of these contracts.⁽²⁵⁾

3.6. *Remuneration to the concessionaires*

- (29) The counties are responsible for remunerating the concessionaires.⁽²⁶⁾ Compensation is granted to undertakings that operate unprofitable routes (i.e. where the revenue generated from the sale of tickets does not cover the cost of operating the service).

⁽¹⁴⁾ Articles 4 and 6 CTA.

⁽¹⁵⁾ Article 4(1) CTA.

⁽¹⁶⁾ Article 4(2) CTA and Chapter I of the CTR.

⁽¹⁷⁾ Article 27(1) CTA.

⁽¹⁸⁾ Article 6(1) CTA.

⁽¹⁹⁾ Article 25 CTR.

⁽²⁰⁾ Articles 28 and 29 CTR. These are the requirements the Authority considers to be the most relevant for the purposes of describing the national scheme, however, a number of other detailed requirements for a special concession are set out in the CTR.

⁽²¹⁾ Articles 28(2) and 29(2) CTR.

⁽²²⁾ Article 27(2) CTR.

⁽²³⁾ As stated in the preparatory works, chapter 10.1 of Prop. 113 L (2009-2010).

⁽²⁴⁾ Article 8 CTA. The possibility to tender the concessions was introduced by an amendment of the Transport Act of 1976 by Act of 11.6.1993 no 85 (e.i.f. 1.1.1994).

⁽²⁵⁾ Article 22(5) CTA. The 1997 Transport Agreement between AS Oslo Sporveier and AS Sporveisbussene, discussed in section I.4 below, is an example of such a contract.

⁽²⁶⁾ Article 22(1) CTA.

- (30) According to the Norwegian authorities, under Article 22 CTA the county is under the obligation to compensate the operators for the provision of the transport service on unprofitable routes. The counties are free to determine the manner in which the concessionaires are to be remunerated; the CTA and the CTR do not have any particular provisions on how the compensation is to be provided.
- (31) The Authority understands that Article 22 CTA is read as allowing for compensation to cover the cost of the public service minus the ticket revenue, and that compensation beyond that could not be based on the CTA.

4. Organisation of the local scheduled bus transport in Oslo

- (32) As noted above, the responsibility of providing local scheduled public transport services is conferred on the counties. Oslo Municipality is a county as well as a municipality. In the following, it is referred to as Oslo Municipality.

From before 1994, all public transport administration in Oslo was carried out by AS Oslo Sporveier,⁽²⁷⁾ as Oslo Municipality has delegated to the company the task of planning and administering public transport in Oslo.⁽²⁸⁾ At the same time, AS Oslo Sporveier operated an in-house department⁽²⁹⁾ carrying out most⁽³⁰⁾ of the scheduled bus transport in Oslo. This activity was carried out on the basis of an area concession awarded on 16 November 1992, permitting AS Oslo Sporveier to operate scheduled bus transport services in the entire Oslo grid in so far as other route specific concessions had not been granted.

- (33) The concession had been granted for a 10-year period, with retroactive effect from 1 January 1990.
- (34) Additionally, from 1994, AS Oslo Sporveier operated small-scale tour bus services outside its public service remit.
- (35) On 23 April 1997, the bus department, including the small tour bus division, was separated from AS Oslo Sporveier and transferred to a newly established company, AS Sporveisbussene. From then on AS Sporveisbussene carried out the scheduled local bus transport in accordance with the concession awarded to AS Oslo Sporveier.
- (36) The companies entered into a Transport Agreement, signed on 23 April 1997, and with retroactive force with effect from 1 January 1997 (“the Transport Agreement”). The Transport Agreement was due to expire at the date of expiry of the existing concession (i.e. 31 December 1999), but it would be prolonged automatically for one year at a time as long as AS Oslo Sporveier’s area concession would be renewed. Under this Transport Agreement, AS Sporveierbussene assumed the public service activities of AS Oslo Sporveier and received remuneration directly from AS Oslo Sporveier for these services.
- (37) The area concession was renewed for another 10 years on 20 September 2001, with retroactive effect from 1 January 2000.
- (38) In 2001, Oslo Municipality decided that all scheduled bus transport in Oslo should be tendered out. On this basis, scheduled bus transport was gradually put up for public tender in five lots during the period 2003-2008. The respective contracts entered into force the year following that in which they had been tendered out. The last lot was tendered in 2007, and the last contract entered into force on 30 March 2008.

⁽²⁷⁾ Since 1934 Oslo Municipality has practically been the sole owner of AS Oslo Sporveier (with 98.8% ownership) until a reorganisation in July 2006. Following this reorganisation, a new company, Kollektivtransportproduksjon, which is wholly owned by Oslo Municipality, became the 100% owner of AS Oslo Sporveier.

⁽²⁸⁾ According to the Norwegian authorities Oslo Municipality was involved in all issues of commercial importance relating to the carrying out of collective bus transport by AS Oslo Sporveier, including financial aspects of agreements/contracts with subsidiaries (such as AS Sporveisbussene) or other third parties. Oslo Municipality was involved via the management board of AS Oslo Sporveier.

⁽²⁹⁾ Additionally, AS Oslo Sporveier had other departments operating *i.a.* underground, tram and ferry services.

⁽³⁰⁾ Three other operators, ING. M.O. Schøyens Bilcentraler A/S, Norgesbuss AS/Oslo and Follo Busstrafikk A/S also held concessions for carrying scheduled bus transport on a few specified routes in Oslo. Norgesbuss AS/Oslo acquired Follo Busstrafikk A/S in 1996 and with that took over its concessions.

- (39) Due to its residual nature, the scope of the area concession would be reduced in accordance with the gradual tendering of the routes that once had been covered by the area concession. Thus, the area concession awarded to AS Oslo Sporveier expired on 30 March 2008 (when all scheduled bus transport in Oslo had been tendered out). As the concession lapsed, so did the Transport Agreement.
- (40) As set out above, in 1997 AS Sporveisbussene took over the small tour bus division from AS Oslo Sporveier.
- (41) In 2003, AS Sporveisbussene established a subsidiary, Nexus Trafikk AS, in order to participate in tenders for operating scheduled bus transport routes in Oslo. In 2005, AS Sporveisbussene acquired the company Arctic Express AS and its subsidiary Lavprisexpressen.no, engaged in airport express services and regional bus transport. In 2006, the tour bus division was separated from AS Sporveisbussene into a newly established company, Sporveisbussenes Turbiler AS, owned 100% by AS Sporveisbussene.
- (42) From 1 July 2006 to 1 January 2007, the administration of the public transport in Oslo was reorganised. A new company was established under the name AS Oslo Sporveier (the “new AS Oslo Sporveier”). The former AS Oslo Sporveier changed its name to Kollektivtransportproduksjon AS (“KTP”). The administrative functions of the former AS Oslo Sporveier were transferred to the new AS Oslo Sporveier.
- (43) KTP retained the operative part of AS Oslo Sporveier and the ownership of AS Sporveisbussene. The latter turned into a parent company with three subsidiaries. The subsidiaries were renamed (from Nexus Trafikk to Unibuss AS; Sporveisbussenes Turbiler AS to Unibuss Tur AS; and Arctic Express AS to Unibuss Ekspress AS).

5. Compensation for the public service obligation in Oslo

5.1. Administrative practice

- (44) As noted above, Oslo Municipality is responsible for compensating operators of public services it wishes to establish or maintain within its region.⁽³¹⁾
- (45) In Oslo, there is a common ticketing system that applies to all operators for bus, tram, underground and ferry. The public service operators are not responsible for the ticketing system. The ticketing system is the responsibility of KTP (formerly AS Oslo Sporveier), and the ticket prices are subject to the control of Oslo Municipality.
- (46) The concessionaire is allowed to keep the ticket income generated by the operation of the scheduled bus transport.⁽³²⁾ When the ticket income is not sufficient to cover the cost of the operations, the concessionaire is eligible for public service compensation from Oslo Municipality.
- (47) In the late 1980s, a system of compensation in the form of annual grants of lump sums was introduced. In essence, a lump sum that covered the difference between the estimated costs of operating the public service in question and the income from sale of tickets was determined by Oslo Municipality and the concessionaire. This was done as part of the general budget process in Oslo Municipality. According to the Norwegian authorities, the budget process can be outlined as follows:

January/February	The City Government (<i>Byrådet</i>) decides the budget limits for the next year.
March	The municipal departments and undertakings are informed of the budget limits and the time limit for submission of budget proposals.
March/April	The municipal undertakings deal with the budget of the following year.

⁽³¹⁾ Article 22 CTA.

⁽³²⁾ All ticket revenue generated by direct sale on their own buses, plus a share of the ticket revenue stemming from AS Oslo Sporveier, Stor-Oslo Lokaltrafikk and Norges Statsbaner.

May	The municipal departments and undertakings submit their budget proposals based on previous years income and costs, activity level, budget limits and assumptions on future cost developments and efficiency gains.
June – August	Discussions between the departments/undertakings and the responsible governmental unit are carried out in order to clarify the budget and the activities covered by it.
September	The budget proposal is announced by the City Government.
October	The different committees of the City Council (<i>Bystyret</i>) deal with the different parts of the budget.
October/November	The City Government proposes a revised budget.
December	The budget is approved by the City Council.

- (48) According to the Norwegian authorities, this has been the administrative practice in Oslo Municipality at least since 1994.
- (49) With regard to the compensation for the scheduled bus transport, the aim of the process was to determine the amount of compensation necessary to cover the difference between the estimated costs of operating the public service and the income from the sale of tickets.
- (50) Based on the budget proposals (and possible amendments during the budget discussions in the City Council), the compensation was granted by budget decisions within certain presumptions that were specified in each decision, i.e. to achieve certain efficiency gains and maintain the preceding year's transport services to the public. The decisions also contained certain goals with respect to, inter alia, the volume of produced transportation services and costs per travel.
- (51) The assessment of the amount of compensation was based on the costs incurred in the preceding years, corrected for efficiency gains, the development of the Norwegian consumer price index, salaries, taxes, and laws and regulations that would affect the costs.
- (52) According to the Norwegian authorities, separate accounts were kept for the public service and commercial activities (*i.e.* the tour bus service) carried out by AS Oslo Sporveier. According to the Norwegian authorities, the cost of the commercial activities of AS Oslo Sporveier was not taken into account for the calculation of the annual compensation for public services.
- (53) According to the Norwegian authorities, also under the Transport Agreement concluded in 1997, which lapsed on 30 March 2008 when all public service contracts had been tendered and the area concession itself lapsed, the calculation of the compensation was carried out on an annual basis in accordance with the principles described above.
- (54) Thus, the public service compensation was determined in accordance with the same procedure. The amount of public service compensation was determined on the basis of the difference between cost and revenue on the public service and adjusted in accordance with the same correction factors throughout the entire period under assessment, and separate accounts were kept for the public service activities and the non-public service activities.

5.2. *Introduction of a quality bonus/malus system*

- (55) According to the Norwegian authorities, a quality bonus/malus system was agreed on by AS Oslo Sporveier and AS Sporveisbussene and introduced before 2004. According to that system, the performance of AS Sporveisbussene was assessed in accordance with the following criteria: (i) total customer satisfaction, (ii) punctuality, (iii) level of safety and comfort, and (iv) the driver being forthcoming.
- (56) AS Oslo Sporveier granted a quality bonus to AS Sporveisbussene of NOK 3.9 million in 2004. The Authority is not aware of any other quality bonuses being granted.

5.3. *Common cost and intra-group transactions*

- (57) According to the Norwegian authorities, AS Sporveisbussene paid market prices for all services that were provided by AS Oslo Sporveier.
- (58) Likewise, the Norwegian authorities maintain that the commercial activities of AS Oslo Sporveier and AS Sporveisbussene and its subsidiaries were always charged market prices for all services provided by AS Oslo Sporveier and AS Sporveisbussene (for example, the tour bus division paid market prices for their use of office space, garage facilities and administration provided by the Oslo Sporveier Group).
- (59) The Norwegian authorities have indicated that from 2004 onwards, [...] ⁽³³⁾ % of the overall costs were levied from all subsidiaries for general overheads.
- (60) However, the Norwegian authorities have not submitted further information on the allocation of the common costs, or whether such a particular allocation key was used for this purpose, or whether the payment for the services that the commercial subsidiaries of AS Sporveisbussene received was done on an arms-length basis and on market terms.
- (61) Furthermore, no explanations have been provided as to the rationale of introducing a 'general overhead fee' in 2004, and if overheads were exclusively born by the public service activities before that date.

5.4. *Profitability of the public service*

- (62) According to an overview of the annual results of the bus activities of AS Oslo Sporveier and AS Sporveisbussene submitted by the Norwegian authorities, the average annual profit of the companies was 0.49 % in the period from 1994 to 2008. This figure, however, includes commercial activities from 2005 onwards. The average annual return for the period between 1994 and 2005, for which the data submitted by the Norwegian authorities relates exclusively to the public service was 1.98 %.⁽³⁴⁾

6. **Capital injection of 2 April 2004**

6.1. *The complaint*

- (63) The complainant states that AS Oslo Sporveier transferred NOK 41 499 000 in new equity to AS Sporveisbussene in 2004, and alleges that this transaction may have involved state aid as no private market investor would inject capital in a loss-making company. The complainant furthermore questions whether capital has been injected in order to fund new activities taking place in a market exposed to competition.
- (64) The Norwegian authorities have confirmed that Oslo Municipality injected new capital into Oslo Sporveier Group on 2 April 2004, and that this measure related to a one-time contribution to the pension fund of the Group (Oslo Sporveiers Pensjonskasse)⁽³⁵⁾ to cover an accumulated shortage of funds in the existing pension fund accounts. The amount of this capital injection allocated to AS Sporveisbussene was NOK 111 760 000. The Norwegian authorities have furthermore explained that at the same time as the capital injection took place, AS Sporveisbussene changed

⁽³³⁾ The exact figure is covered by the obligation of professional secrecy. It is in the range of 2% - 7%.

⁽³⁴⁾ Own calculation by the Authority.

⁽³⁵⁾ Oslo Sporveiers Pensjonskasse was the pension fund for the employees of the Oslo Sporveier Group. The 2004 capital injection covered the underfunding related to the pension obligations of Oslo Sporvogndrift AS, Oslo T-banedrift AS, AS Oslo Sporveier and AS Sporveisbussene.

accounting principles for estimating future pension obligations with the result that from 2004 onwards such obligations were recognized in their accounts.⁽³⁶⁾

- (65) Based on the information submitted by the Norwegian authorities, the Authority assumes that the complainant, when referring to the transfer of NOK 41 499 000 in his correspondence with the Authority, has compared the 2003 and 2004 accounts of AS Sporveisbussene, and deducted NOK 39 501 000 (total equity in 2003) from 81 000 000 (total equity in 2004).⁽³⁷⁾ In this Decision, the Authority will assess the actual capital injection of NOK 111 760 000, which is the amount allocated to cover the pension obligations of AS Sporveisbussene (as opposed to NOK 41 499 000 referred to by the complainant).
- (66) The Norwegian authorities have submitted explanations regarding the rationale for this capital injection, which relates to the pension liabilities of AS Sporveisbussene. These are summarised in the following.

6.2 *Mid-1990s shortfall in AS Oslo Sporveier Group's pension fund and increased annual compensation*

- (67) The Norwegian authorities have explained that the Norwegian local authorities – and companies owned or controlled by them – were obliged to provide their employees with an indexed pension equal to 70 % or 66 % of their final salary upon retirement at the age of 67.⁽³⁸⁾
- (68) By the mid-1990s, it had become clear that the pension fund of the Oslo Sporveier Group was underfunded. The underfunding had accumulated over several years as the payments of premiums to the pension fund did not take adequate account of increased pension obligations resulting from factors such as increases in the employees' salaries, longer life expectancy, changes in expected rates of disability etc. According to the Financial Supervisory Authority of Norway (*Kredittilsynet*), the pension fund of AS Oslo Sporveier had a coverage of only 46.9 % per 31 December 1995. Municipal pension funds with a coverage below 95 % must be increased with a minimum of 1.5 % per year.⁽³⁹⁾ Oslo Municipality, as its owner, was therefore legally obliged to cover the underfunding of Oslo Sporveier Group.⁽⁴⁰⁾ Thus, as resolved by decision of 23 December 1996, AS Oslo Sporveier had to submit a plan on how to make up for the shortfall. Consequently, a payment plan to eliminate the shortfall by 2020 was laid down. This plan was approved by the Financial Supervisory Authority on 9 July 1997.
- (69) In accordance with the payment plan, Oslo Municipality adjusted upwards the annual public service compensation so as to cover the increased pension premiums.

6.3 *Capital injection into Oslo Sporveiers Pensjonskasse*

- (70) According to the Norwegian authorities, Oslo Municipality decided in 2003 to cover the pension fund shortfall at Oslo Sporveier Group with a one-time payment. As a result, on 2 April 2004, AS Oslo Sporveier injected NOK 802.5 million⁽⁴¹⁾ in Oslo Sporveiers Pensjonskasse to cover the

⁽³⁶⁾ The Norwegian authorities have explained that prior to the 2004 capital injection, AS Sporveisbussene recorded its pension obligations using the so called "corridor solution". Using this accounting method, the company amortised adjustments in calculated pension obligations over a period of ten years. The "corridor solution" was based on the assumption that there will be deviations every year between the long-term assumptions and realities and that, over time, such differences will even out. In 2004, the Norwegian authorities decided to change the accounting method used for recording pension obligations. Annual adjustments that included, in the accounts, all costs over the period of assumed average employment were made. As a consequence, AS Sporveisbussene recorded in 2004 a reduction in equity of NOK 80 934 000 (under the item "estimatavvik"), which reflects this change in accounting methods. These changes resulted in an increase in the obligations recognized in the balance sheet and a corresponding reduction of the equity capital of the company. This change in accounting principles did not have an impact on the amount of capital needed to offset the underfunding of the pension fund, but rather explains some of the changes in the accounts of AS Sporveisbussene from 2003 to 2004 to which the complaint referred.

⁽³⁷⁾ Alternatively, the complainant might have deducted the share capital reduction of NOK 70 261 000 (as reported in the accounts of 2004) from the actual capital injection, which amounted to NOK 111 760 000.

⁽³⁸⁾ Given that Norwegian national insurance would provide a basic pension between 40 % and 50 %, the employer provided the remaining part through either pension funds or life insurance companies. Oslo Sporveier Group organized their pension fund as a municipal pension fund (Oslo Sporveiers Pensjonskasse), in accordance with chapter 7 of the Insurance Act of 10.6.2005 No 44.

⁽³⁹⁾ Regulation of 19.2.1993 no 117, section 28 A.

⁽⁴⁰⁾ Not complying with this obligation could have had several legal consequences for Oslo Sporveier Group, for instance it may have been declared bankrupt.

⁽⁴¹⁾ Of which NOK 800 million was transferred from Oslo Municipality.

current total shortfall.⁽⁴²⁾ The capital injection covered the underfunding of the pension liabilities relating to the employees of Oslo Sporvognsdrift AS, Oslo T-banedrift AS, AS Oslo Sporveier and AS Sporveisbussene.

- (71) The Norwegian authorities have explained that although Oslo Municipality was legally obliged to cover the underfunding of Oslo Sporveier Group, it was not required to do so by a one-time payment: it chose to do so as this solution would be more cost efficient than adhering to the existing amortisation plan. The annual amortised amount to service the underfunding was higher than the finance costs needed to service a bank loan of the same size. Moreover, a one-time payment was estimated to provide savings in the operating budget of approximately NOK 160 million, and reduce the Group's annual pension costs by NOK 60 million.
- (72) Of the NOK 802.5 million, NOK 111 760 000 went to cover the pension obligations of AS Sporveisbussene. According to the Norwegian authorities the full amount was paid directly from AS Oslo Sporveier to the Oslo Sporveiers Pensjonskasse and was not transferred as cash to AS Sporveisbussene. In the annual accounts of AS Sporveisbussene for 2004, the pension contribution of NOK 111 760 000 was recorded as an injection of new share capital.

6.4. Underfunding of the pension liabilities for the tour bus employees

- (73) According to the Norwegian authorities, a part of the capital injection transferred to AS Sporveisbussene covered pension liabilities for employees in the tour bus operation for the period 1994 (when the tour bus operations commenced) until 1 January 1997.
- (74) The Norwegian authorities have submitted calculations according to which approximately NOK 430 300 of the total capital injection was related to pension liability underfunding in the tour bus division.

6.5. Change of pension funds to Vital Forsikring ASA

- (75) The payment of NOK 111 760 000 also enabled AS Sporveisbussene to transfer its pension fund from Oslo Sporveiers Pensjonskasse to Vital Forsikring ASA, a life insurance company. The change took effect on 1 June 2004. Under the then applicable Norwegian law, all premiums intended to cover the shortfall had to be paid in full, before AS Sporveisbussene could transfer its pension obligations from one fund to another.⁽⁴³⁾

7. Taxation of the Oslo Sporveier Group

7.1. Allegations of the complainant

- (76) The complainant has argued that AS Oslo Sporveier's negative tax position has been used to reduce the tax burden on AS Sporveisbussene. According to the complainant, favourable tax conditions in the Oslo Sporveier Group could possibly have been used to avoid payment of tax on profits made in a market wholly or partially exposed to competition. The basis for this complaint seems to be that AS Sporveisbussene in the period 2000-2004, while having a profit before tax of approximately NOK 54 796 000, only had a taxable income of NOK 2 027 000.
- (77) According to the Norwegian authorities, it seems that the complainant is referring to the taxation rules regarding contributions between companies belonging to the same group (group contributions). AS Sporveisbussene has apparently transferred parts of its profits thus avoiding the payment of income tax on the amount transferred.

⁽⁴²⁾ The amount paid to Oslo Sporveiers Pensjonskasse was NOK 711 980 00 (NOK 90 519 282 (14.1 % of the total amount NOK 802.5 million) was employment tax).

⁽⁴³⁾ Act of 10.6.1988 no 39 (repealed), Article 8c-11 in conjunction with Article 8c-10 at paragraphs 1 and 3.

7.2. *The relevant provision of the Norwegian Tax Act*

- (78) According to the Norwegian Tax Act,⁽⁴⁴⁾ every undertaking within a group shall be taxed as a single taxable entity; there is no consolidation of groups of companies for tax purposes. However, under certain conditions, the taxation rules permit income earned by the companies in the group to be distributed within the group by way of so called “group contributions”.
- (79) Group contributions are allowed⁽⁴⁵⁾ when the contributing company and the receiving company are limited liability companies⁽⁴⁶⁾ and belong to the same group.⁽⁴⁷⁾ In addition, the parent company has to own more than 90 % of the subsidiary, and hold an equivalent share of the votes.⁽⁴⁸⁾ A group contribution may consist of money, working capital or other financial contributions.⁽⁴⁹⁾
- (80) The group contributions are deductible for the granting company to the extent that the contribution is covered by the taxable income of the contributor.⁽⁵⁰⁾ The receiving company, on the other hand, is liable for paying taxes on the group contribution.⁽⁵¹⁾ The contribution is considered as an income for the receiving company in the same year as the granting company deducts the contribution in its tax assessment. Provided that the recipient suffers a deficit, the contribution may be set off against any losses, also those incurred in previous years.

II. ASSESSMENT

1. **The presence of state aid**

- (81) Article 61(1) of the EEA Agreement reads as follows:

“Save as otherwise provided in this Agreement, any aid granted by EC Member States, EFTA States or through State resources in any form whatsoever which distorts or threatens to distort competition by favouring certain undertakings or the production of certain goods shall, in so far as it affects trade between Contracting Parties, be incompatible with the functioning of this Agreement.”

- (82) The Authority will in the following assess whether the four alleged measures referred to in the complaint constitute state aid within the meaning of Article 61 of the EEA Agreement. The Authority will assess (i) whether there are state resources involved, (ii) whether the alleged measures confer an economic advantage on the relevant entities of the Oslo Sporveier Group, and (iii) whether the alleged measures distort competition and have an effect on trade between the Contracting Parties.

2. **Alleged cross-subsidies – compensation for the public service and the 2004 capital injection**

2.1. *Introduction*

- (83) A preliminary assessment of the complaint concerning the alleged cross-subsidisation and the 2004 capital injection is set out below.

Concerning the complaint that cross-subsidisation has occurred between the public service activities and the commercial activities of AS Oslo Sporveier, AS Sporveisbussene, Arctic Express AS and Sporveisbussenes Turbiler AS, the Authority understands the allegation to be that compensation for the provision of the local scheduled transport service has subsidised the commercial activities carried out by the Oslo Sporveier Group.

⁽⁴⁴⁾ The Tax Act of 26.3.1999 no 14, Article 2-2.

⁽⁴⁵⁾ Articles 10-2 to 10-4 of the Tax Act.

⁽⁴⁶⁾ According to article 10-1 in the Tax Act, the rules governing group contributions are applicable for “aksjeselskap, allmennaksjeselskap samt likestilt selskap og sammenslutning”.

⁽⁴⁷⁾ As provided by Act of 13.6.1997 no 44, Articles 1-3 and 1-4.

⁽⁴⁸⁾ Article 10-4(1) of the Tax Act.

⁽⁴⁹⁾ The actual payment does not necessarily need to take place in the same year as the income is made, provided that it will be effected by a real transfer of wealth at a later date. Accordingly, it is sufficient that the granting company undertakes an unconditional obligation to make the contribution.

⁽⁵⁰⁾ Article 10-2(1) of the Tax Act.

⁽⁵¹⁾ Article 10-3(1) of the Tax Act.

- (84) It is evident that cross-subsidisation (in the sense of entailing incompatible state aid) can only occur if the cross-subsidising undertaking receives state aid within the meaning of Article 61(1) of the EEA Agreement. Thus, in respect of this part of the complaint, the Authority must first assess if the financing measures, i.e. (i) the annual payments from Oslo Municipality granted to AS Oslo Sporveier and AS Sporveisbussene (via AS Oslo Sporveier) as compensation for the provision of scheduled bus services, and (ii) the 2004 capital injection, entail state aid.

2.2. *Presence of state resources*

- (85) In order to constitute state aid within the meaning of Article 61(1) of the EEA Agreement, the aid must be granted by the State or through state resources.
- (86) As a preliminary point, both local and regional authorities are considered to be equivalent to the State.⁽⁵²⁾ Hence, Oslo Municipality is equivalent to the State for the purposes of the EEA state aid rules.
- (87) In the present case it is clear that the State, in the capacity of Oslo Municipality, provided funding to AS Oslo Sporveier for carrying out scheduled bus transport until 1997. For the period 1997-2008 it is undisputed that AS Oslo Sporveier passed on the annual compensation to AS Sporveisbussene, according to the terms of the Transport Agreement, which appears in essence to have formalised the previous unwritten administrative practice of calculating the annual compensation.⁽⁵³⁾
- (88) As regards the 2004 capital injection into AS Sporveisbussene to cover the underfunding of the pension fund it is undisputed that the State, in the capacity of Oslo Municipality, contributed NOK 111 760 000 as capital for AS Sporveisbussene.
- (89) The Authority therefore comes to the preliminary conclusion that the 2004 capital injection and the compensation to AS Oslo Sporveier, and then to AS Sporveisbussene (via AS Oslo Sporveier) for carrying out bus transport services in Oslo were granted by the State and financed by state resources.

2.3. *Economic advantage*

2.3.1. *Introduction*

- (90) In order to constitute state aid within the meaning of Article 61(1) of the EEA Agreement, the measure must confer an economic advantage on an undertaking, for example by relieving it of charges that are normally borne from its budget.
- (91) The beneficiaries of any potential aid will be AS Oslo Sporveier and/or AS Sporveisbussene. That an undertaking, or undertakings, will benefit from any economic advantage does not therefore raise any doubts.

2.3.2. *Compensation for scheduled bus transport in Oslo*

- (92) As mentioned above, the compensation to AS Oslo Sporveier and AS Sporveisbussene for carrying out bus transport services in Oslo constitutes – at least in part – compensation for costs incurred by providing a public service. Such compensation does not entail an economic advantage if the criteria established in the *Altmark* case-law of the European Court of Justice are met.⁽⁵⁴⁾

⁽⁵²⁾ Article 2 of Commission Directive 2006/111/EC on the transparency of financial relations between Member States and public undertakings, OJ L 318, 17.11.2006, p. 17, incorporated by means of Annex XV to the EEA Agreement.

⁽⁵³⁾ As regards, in particular, the quality bonus from AS Oslo Sporveier to AS Sporveisbussene of NOK 3.9 million, the Authority has not received information allowing it to exclude that the funds stem from state resources, or that the payment is not imputable to the State. As Oslo Municipality is involved in all issues of commercial importance relating to the provision of scheduled bus transport in the Oslo region, and AS Oslo Sporveier is a publicly-owned company, it is likely that the transaction could be held to be imputable to the State and thus represent state resources within the meaning of Article 61(1) of the EEA Agreement.

⁽⁵⁴⁾ Case C-280/00 *Altmark* [2003] ECR I-7747. See also Case T-289/03 *BUPA* [2008] ECR II-81.

- (93) Furthermore, as regards the 2004 capital injection, the Authority considers that AS Sporveisbussene received the capital injection to cover the underfunding of pension obligations that had accrued before 1997, and is at this stage of the view that the entire capital injection was used for this purpose. It is also worth noting that whilst certain changes to the capital position of AS Sporveisbussene were recorded in the accounts, the full amount was paid directly from AS Oslo Sporveier to the pension fund and was not transferred as cash to AS Sporveisbussene.
- (94) However, in order to determine whether the capital injection described above entailed an economic advantage for AS Sporveisbussene, a distinction needs to be drawn between the capital that was injected to remedy the underfunding of the pension accounts of the public service employees (“public service capital injection”), and the capital that covered the underfunding of the pension accounts of the employees in the commercial arm of AS Sporveisbussene (“commercial activities capital injection”). As set out above, according to the Norwegian authorities, approximately NOK 430 300 of the 2004 capital injection appears to have been related to underfunding of pension accounts in the commercial tour bus division.
- (95) As for the public service capital injection, it does not relate to new costs but to costs accrued in the past which had technically not been reflected in the general accounts of the company. However, these liabilities were already present at the time of the capital injection, which seems to have been necessary to make up for the shortfall in the pensions funds.
- (96) Therefore, the public service capital injection can be considered to form part of the cost that Oslo Municipality had to bear in exchange for AS Oslo Sporveier and AS Sporveisbussene (via AS Oslo Sporveier) providing the public service. Instead of injecting this capital, Oslo Municipality could have paid out a higher annual public service compensation.
- (97) Thus public service capital injection constituted an integral part of the public service compensation granted to AS Sporveisbussene, as it had been from the mid-1990s until the capital injection was made (and as it would have been if carried out in accordance with the amortisation plan until 2020).

Exclusion of aid based on Altmark

- (98) In the Altmark judgment the European Court of Justice (the “Court of Justice”) held that compensation for a public service does not constitute state aid when four cumulative criteria are met.
- First, the recipient undertaking must actually have public service obligations to discharge and such obligations must be clearly defined.
 - Second, the parameters on the basis of which the compensation is calculated must be established in advance in an objective and transparent manner.
 - Third, the compensation cannot exceed what is necessary to cover all or part of the costs incurred in the discharge of the public service obligations, taking into account the relevant receipts and a reasonable profit.
 - Fourth, and finally, where the undertaking which is to discharge public service obligations is not chosen pursuant to a public procurement procedure which would allow for the selection of the tenderer capable of providing those services at the least cost, the level of compensation needed must be determined on the basis of an analysis of the costs which a typical undertaking, well run and adequately equipped, would have incurred.⁽⁵⁵⁾
- (99) The Authority will firstly examine the fourth criterion, namely whether the compensation was based on a tender or on the basis of the costs of an efficient and well-run company.
- (100) Oslo Municipality paid an annual compensation to AS Oslo Sporveier for scheduled bus transport services, which from 1997 was passed on to AS Sporveisbussene. However, with regards to the routes operated under the area concession, neither AS Oslo Sporveier nor AS Sporveisbussene

⁽⁵⁵⁾ Case C-280/00 *Altmark* [2003] ECR I-7747, paragraphs 89-93.

were selected in a public procurement procedure. Hence, neither the compensation from Oslo Municipality to AS Oslo Sporveier nor the compensation subsequently passed on from AS Oslo Sporveier to AS Sporveisbussene were based on prices resulting from public tenders.

- (101) Furthermore, the Norwegian authorities have neither argued that (nor provided the Authority with information enabling a verification of whether) the costs incurred by AS Oslo Sporveier or AS Sporveisbussene correspond to the costs of a typical undertaking, well run and adequately equipped. Therefore, the preliminary opinion of the Authority is that the fourth *Altmark* criterion is not met.
- (102) On the basis of the above, the Authority considers at this stage that the scheduled bus transport services carried out under the area concession in Oslo have, both in the case of AS Oslo Sporveier and AS Sporveisbussene, therefore not been discharged in accordance with the fourth criterion of the *Altmark* judgment. Consequently, as the *Altmark* criteria must be satisfied cumulatively for public service compensation not to constitute state aid,⁽⁵⁶⁾ the Authority's preliminary conclusion is that the annual compensation, including the public service capital injection, confers an economic advantage to AS Oslo Sporveier and AS Sporveisbussene.

2.3.3. *The commercial activities capital injection*

- (103) As set out above approximately NOK 430 300 of the 2004 capital injection appears to have been related to underfunding of pension accounts in the tour bus division. As this part of the injected capital does not relate to public service cost, it cannot be assessed on the basis of *Altmark*. Thus, according to settled case-law, it is necessary for the Authority to establish whether the recipient undertaking, AS Sporveisbussene, received an economic advantage which it would not have obtained under normal conditions.⁽⁵⁷⁾ In doing so, the Authority has to apply the market economy investor test⁽⁵⁸⁾ which in essence provides that state aid is granted whenever a state makes funds available to an undertaking which in the normal course of events would not be provided by a private investor applying ordinary commercial criteria and disregarding other considerations of a social, political or philanthropic nature.⁽⁵⁹⁾
- (104) It should be recalled that the initial amortisation plan was triggered by a decision of Norway's Financial Supervisory Authority requesting AS Oslo Sporveier to make up for the shortfall in its pension fund. This meant that the owners of AS Oslo Sporveier and AS Sporveisbussene needed to either remedy the underfunding in their business, or run the risk of their company becoming insolvent.
- (105) In assessing whether the capital injection was done on conditions that would be acceptable to a private investor, the Authority points out that a private owner/investor in a similar situation – i.e. with the options to either (a) inject fresh capital into the company, or (b) liquidate the company and invest the same amount elsewhere, would choose strategy (a) only if it was globally more profitable than strategy (b). The fact that the owner had made a previous investment is otherwise irrelevant in this context.⁽⁶⁰⁾ This means that it is not sufficient to choose the “cheapest” solution, which the Norwegian authorities have submitted the capital injection was, in order to meet the market economy investor benchmark, but that it is necessary to demonstrate an acceptable rate of future return for the “price of this cheapest solution”.
- (106) The Norwegian authorities have not, however, further substantiated their argument in this respect, and have in particular not submitted any profitability forecasts that a market economy investor would presumably have made.

⁽⁵⁶⁾ Case C-280/00 *Altmark* [2003] ECR I-7747, paragraphs 94-95.

⁽⁵⁷⁾ Case C-39/94 *SFEI v La Poste* 2006 ECR I-3547, at paragraph 60.

⁽⁵⁸⁾ This principle is explained in the Authority's guidelines Part IV Rules on public service compensation, state ownership of enterprises and aid to public enterprises, Application of state aid provisions to public enterprises in the manufacturing sector.

⁽⁵⁹⁾ Cf. for example Opinion of Advocate General Jacobs, Joined Cases C-278/92, C-279/92 and C-280/92 *Kingdom of Spain v Commission* [1994] ECR I-4103, at paragraph 28. See also Case 40/857 *Belgium v Commission (Boch)* [1986] ECR - 2321, at paragraph 13; Case C-301/87 *France v Commission (Boussac)* [1990] ECR I-307, at paragraph 39-40; Case C-303/88 *Italy v Commission (Lanerossi)* [1991] ECR I-1433, at paragraph 24.

⁽⁶⁰⁾ Joined Cases T-228/99 and T-233/99 *Westdeutsche Landesbank Girozentrale and Land Nordrhein-Westfalen v Commission* [2003] ECR II-435, at paragraph 222.

- (107) Furthermore, none of the information submitted indicates that the Municipality of Oslo injected further capital in this part of the business based on expectations of acceptable long-term profit. Moreover, the Authority is not aware of then minority shareholder(s) of AS Oslo Sporveier having contributed to remedy the underfunding – and a private shareholder surely would have requested the other shareholders to either do so *pro rata*, or would have increased its stake.
- (108) For the above reasons, the Authority is at this stage uncertain whether the market economy investor test is met with regard to the commercial activities capital injection.

3. Favouring certain undertakings or the production of certain goods

- (109) In order to constitute state aid within the meaning of Article 61(1) of the EEA Agreement, the aid measure must be selective by favouring certain undertakings or the production of certain goods.
- (110) The Court of Justice has held that in order to determine whether a measure is selective, the question is whether the undertaking(s) in question are in a legal and factual situation that is comparable to other undertakings in the light of the objective pursued by the measure.⁽⁶¹⁾
- (111) In the present case, the annual compensation and the capital injection favoured AS Oslo Sporveier and/or AS Sporveisbussene to the exclusion of other bus transport operators. Such other bus operators operate scheduled bus transport services in Norway or elsewhere in the EEA and were therefore in a similar legal and factual situation compared to AS Oslo Sporveier and AS Sporveisbussene. For these reasons, the Authority is of the preliminary view that these two measures are selective.

4. Distortion of competition and effect on trade between Contracting Parties

- (112) In order to constitute state aid within the meaning of Article 61(1) of the EEA Agreement, the aid measure must distort or threaten to distort competition and affect trade between Contracting Parties. According to the EFTA Court case law, this requires the Authority to examine whether such aid is *liable* to affect trade and to distort competition.⁽⁶²⁾
- (113) Since before the entry into force of the EEA Agreement in Norway several undertakings have provided scheduled bus services in Oslo, the Authority preliminarily concludes that the annual compensation and the capital injection were liable to distort competition since then.⁽⁶³⁾
- (114) With respect to the effect on trade and the fact that the present case concerns a local market for bus transport in Oslo, the Authority recalls that in the *Altmark* judgment, which also concerned regional bus transport services, the Court of Justice held that
- “a public subsidy granted to an undertaking which provides only local or regional transport services and does not provide any transport services outside its State of origin may none the less have an effect on trade between Member States ... The second condition for the application of Article 92(1) of the Treaty, namely that the aid must be capable of affecting trade between Member States, does not therefore depend on the local or regional character of the transport services supplied or on the scale of the field of activity concerned.”⁽⁶⁴⁾
- (115) This means that even if – as in the present case – only the local bus transport market (Oslo) is concerned, public funding made available to one operator in such a local market is liable to affect trade between Contracting Parties.⁽⁶⁵⁾ Consequently, the Authority considers that the annual compensation and the capital injection were liable to affect trade between Contracting Parties.

⁽⁶¹⁾ Case C-143/99 *Adria-Wien Pipeline and Wietersdorfer & Peggauer Zementwerke* ECR [2001] I-8365, paragraph 41.

⁽⁶²⁾ Joined Cases E-5/04, E-6/04 and E-7/04, *Fesil and Finnjord and Others v EFTA Surveillance Authority* [2005] EFTA Court Report, 117 at paragraph 93.

⁽⁶³⁾ Moreover, the Court of Justice observed in the *Altmark* judgment that since 1995 several EU Member States had voluntarily opened up certain urban, suburban or regional transport markets to competition from undertakings established in other EU Member States, the risk to inter-Member State trade was not hypothetical, but real as the market was open to competition (paras. 69 and 79).

⁽⁶⁴⁾ Paragraphs 77 and 82 of the *Altmark* judgment.

⁽⁶⁵⁾ See also Case 102/87 *France v Commission* [1988] ECR 4067, paragraph 19; Case C-305/89 *Italy v Commission* [1991] ECR I-1603, paragraph 26.

5. Taxation of the Oslo Sporveier Group

- (116) The complainant has argued that AS Oslo Sporveier's negative tax position has been used to reduce the tax burden on AS Sporveisbussene.
- (117) Based on the submissions of the Norwegian authorities, it appears to the Authority that the complainant is referring to the taxation rules regarding contributions between companies belonging to the same corporate group ('group contributions').
- (118) The Authority observes that these rules are applicable to AS Oslo Sporveier and AS Sporveisbussene, as the latter is a wholly-owned subsidiary of the former. Thus, AS Oslo Sporveier or any of its subsidiaries could in principle offset taxable profits by distributing contributions within the group.
- (119) The Authority points out that the complainant seems to have taken issue with what appears to be an application of the general Norwegian rules on corporate taxation. The Authority notes that the complainant has neither alleged, nor submitted any information sustaining that the relevant tax rules are drafted in a manner which could lead to state aid being granted to specific companies.
- (120) Moreover, and with more particular regard to the case at hand, it appears to the Authority that the offsetting of taxable income by making a group contribution would not confer an economic advantage on AS Sporveisbussene when it, as a condition of benefitting from the tax deductions, was obliged to make a contribution to the group of the same amount as the tax base reduction obtained in this manner. By transferring income, AS Sporveisbussene may avoid paying taxes on the transferred amount, but the amount will not be at its disposal. Arguably, the benefit of not paying taxes on an income which is no longer disposable does not produce any obvious effects resulting in an economic advantage for that entity (although the situation may be different for the corporate group as a whole).
- (121) However, the Authority considers that it is in possession of insufficient facts and information allowing it to assess the application of the Norwegian Tax Act to and by the Oslo Sporveier Group, and to exclude without any doubt that in this case a potential economic advantage may have indirectly been derived by AS Sporveisbussene, or the Oslo Sporveier Group, in a manner incompatible with the state aid rules.

6. Alleged guarantees from AS Sporveisbussene to its subsidiaries

- (122) The Authority has asked the Norwegian authorities to clarify whether the subsidiaries of AS Sporveisbussene have benefitted from any guarantees granted by their owner, as alleged by the complainant.
- (123) The Norwegian authorities have stated that no guarantees have been granted by AS Sporveisbussene, and that its subsidiaries consequently have not benefitted from any guarantees from AS Sporveisbussene. The Authority is in possession of no information suggesting that this is incorrect.
- (124) In light of this, the Authority sees no reason to investigate further this part of the complaint.

7. Conclusion

- (125) The Authority preliminarily concludes that the annual compensation disbursed until 2008 and the 2004 capital injection of NOK 111 760 000 in Oslo constitute aid within the meaning of Article 61(1) of the EEA Agreement.
- (126) As regards the allegations concerning the taxation of AS Sporveisbussene, the Authority is, as indicated above, unable to exclude without any doubt that a potential economic advantage may have indirectly been derived by AS Sporveisbussene, or the Oslo Sporveier Group, in a manner incompatible with Article 61(1).

The Authority sees no reason to investigate further the alleged guarantees from AS Sporveisbussene to its subsidiaries.

8. Classification of the aid as existing or new

- (127) Regarding the allegation of potential cross-subsidisation, it is necessary in this context to firstly determine if the aid in question is to be qualified as existing or new aid. Were the public service compensation existing aid (*i.e.* granted under an existing aid scheme), the Authority could at most request the Norwegian State to bring it in line with the state aid provisions of the EEA Agreement (if the aid was deemed incompatible and the existing aid scheme in question still applicable). If, on the other hand, the aid was considered as new aid, the consequence of its incompatibility would normally be the recovery of the aid.

8.1. Introduction – the Court’s Judgment

- (128) Article 1(b)(i) of Part II of Protocol 3 provides that “existing aid” shall mean:

“all aid which existed prior to the entry into force of the EEA Agreement in the respective EFTA States, that is to say, aid schemes and individual aid which were put into effect before, and are still applicable after, the entry into force of the EEA Agreement.”

- (129) The Authority notes that AS Oslo Sporveier, at the time of the entry into force of the EEA Agreement in Norway (1 January 1994), was compensated for carrying out scheduled bus transport in Oslo in accordance with the provisions of the transport legislation and established administrative practice (pre-dating the EEA Agreement), as described in detail above.

- (130) In the judgment in Case E-14/10 annulling the Authority’s Decision No 254/10/COL, the EFTA Court stated the following on the question of the existing or new nature of the aid:

“Whether the aid granted [...] constitutes “existing aid” [...] depends upon the interpretation of the provisions of Protocol 3 SCA [...]

[...]to qualify as an “existing aid measure” under the EEA State aid rules, it must be part of an aid scheme that was put into effect before the entry into force of the EEA Agreement.”⁽⁶⁶⁾

8.2. Aid scheme

- (131) Article 1(d) of Part II of Protocol 3 provides that an **aid scheme**:

“shall mean any act on the basis of which, without further implementing measures being required, individual aid awards may be made to undertakings defined within the act in a general and abstract manner and any act on the basis of which aid which is not linked to a specific project may be awarded to one or several undertakings for an indefinite period of time and/or for an indefinite amount;“

- (132) Article 1(e) of Part II of Protocol 3 provides that **individual aid**:

“shall mean aid that is not awarded on the basis of an aid scheme and notifiable awards of aid on the basis of an aid scheme;“

- (133) This distinction is of particular importance in the context of existing aid, as Protocol 3 only provides the Authority with a competence to keep under constant review existing systems of aid (cf. Article 1.1 of Part I of Protocol 3). Likewise, Section V of Part II of Protocol 3 only applies to existing aid schemes (the terms “aid schemes” and “systems of aid” are to be treated as synonyms in the Authority’s view⁽⁶⁷⁾).

The Authority recalls that the Norwegian transport legislation in essence sets out the following key parameters that are relevant for the aid measures at hand: (i) a system of co-financing of scheduled bus transport services (from state and county), (ii) that the counties are responsible for

⁽⁶⁶⁾ Paragraphs 50 – 53.

⁽⁶⁷⁾ Cf. Sinnaeve/Slot, The new Regulation on State aid Procedures, Common Market Law Review 36/1999, p. 1153, footnote 28.

administering the scheduled bus transport services, control concessions, routes, schedules and ticket prices, and (iii) a detailed concession system.

- (134) Moreover, according to the Norwegian authorities, Article 22 CTA entails that Oslo Municipality is under the obligation to compensate the operators for the provision of the transport service on unprofitable routes (where the revenue generated from the sale of tickets does not cover the cost of operating the service). The Authority understands that the compensation aims to cover the gap between the costs and the revenues (in the form of ticket sales).
- (135) Before the entry into force of the EEA Agreement, Oslo Municipality had chosen to provide scheduled bus transport services under the relevant provisions of the CTA and CTR, compensating unprofitable routes in accordance with the administrative practice described above. This continued without interruption until the last directly awarded concession had run its course (on 30 March 2008).
- (136) Whether the system in Oslo as outlined above constitutes an aid scheme in accordance with the definition of Article 1(d) of Part II of Protocol 3 depends on whether the legal framework for the financing of scheduled bus transport in Oslo can be considered to be “an act on the basis of which, without further implementing measures being required, individual aid awards may be made to undertakings defined within the act in a general and abstract manner”.
- (137) The Authority notes that this definition was incorporated into the EEA Agreement in 2001 with the insertion of Part II of Protocol 3. Prior to 2001, when Protocol 3 was brought in line with the Procedural Regulation, there was no similarly precise definition in EEA law determining what an aid scheme was. Moreover, the rationale for the concept of existing aid – in principle that of providing EEA States and beneficiaries of state with some legal certainty regarding arrangements that predate the entry into force of state aid control in their legal systems whilst providing the Authority with the possibility of bringing such systems in line with EEA law – must in the Authority’s view be borne in mind.
- (138) Furthermore the Authority notes that the case-law of the European Courts does not provide detailed guidance as regards the interpretation of this definition. The Authority has thus reviewed its own case practice and that of the European Commission and found that existing “aid schemes” were held to encompass non-statutory customary law⁽⁶⁸⁾ and administrative practice related to the application of statutory⁽⁶⁹⁾ and non-statutory law⁽⁷⁰⁾. In one case, the European Commission found that an aid scheme relating to *Anstaltslast* and *Gewährträgerhaftung* was based on the combination of an unwritten old legal principle combined with widespread practice across Germany.⁽⁷¹⁾
- (139) Nevertheless the Authority is at this stage in doubt as to whether the three criteria defining an “aid scheme” as provided for in Protocol 3 - (i) an act on the basis of which aid can be awarded, (ii) requiring no further implementing measures and (iii) defining the potential aid beneficiaries in a general and abstract manner - are met.

⁽⁶⁸⁾ See the Authority’s Decision No 405/08/COL HFF (OJ L 79, 25.3.2010, p. 40 and the EEA Supplement No. 14, 25.3.2010, p. 20), Chapter II.2.3.1, p. 23: “*The State guarantee on all State institutions for all their obligations follows from general unwritten rules of Icelandic public law predating the entry into force of the EEA Agreement. The guarantee is applicable to all State institutions, regardless of when they are established, or of their activities, or changes in those activities. This possible aid measure must be regarded as a scheme falling within the definition in Article 1 (d) in part II of Protocol 3 to the Surveillance and Court Agreement.*”

⁽⁶⁹⁾ See Commission Decision in Case E-45/2000 (Netherlands) *Fiscal exemption in favour of Schiphol Group* (OJ C 37, 11.2.2004, p. 13).

⁽⁷⁰⁾ From the Authority’s Decision No 491/09/COL Norsk Film group (OJ C 174, 1.7.2010, p. 3 and the EEA Supplement No. 34, 1.7.2010, p. 1), Chapter II.2 p. 8: “*the yearly payments made by the Norwegian State since the 1970s to Norsk FilmStudio AS/ Filmparken AS for the production of feature films and to maintain an infrastructure necessary for the production of films were based on an existing system of aid. The Authority considers that in this case, where regular payments were consistently made over a very long period of time, the practice shows that state support was an essential element in the financing of the company. The Authority considers on that basis that the annual grants were made under an existing system of state aid within the meaning of Article 62 EEA.*” In that case, the Authority opened the formal investigation into a payment of NOK 36 million that had been made in addition to the regular payments and an alleged preferential tax measure. With Decision No 204/11/COL (not yet published in the OJ, available online: <http://www.eftasurv.int/state-aid/state-aid-register/>) the Authority closed the procedure on the basis that the NOK 36 million payment was made on the basis of the existing aid scheme and that the tax measure did not constitute state aid.

⁽⁷¹⁾ See Commission Decision in Case E-10/2000 (Germany) *State guarantees for public banks in Germany* (OJ C 150, 22.6. 2002, p. 6).

As for the first criterion, the Authority notes that the CTA and the CTR are acts on the basis of which Oslo Municipality could award aid.

- (140) As for the second criterion, the Authority notes that the administration of any aid scheme requires a certain decision-making process which can (but does not have to) lead to individual awards of aid being made. However, an arrangement that would for example require, for individual aid to be awarded, the adoption of further legislative measures, cannot be considered as an aid scheme.
- (141) A mere “technical application”, as indicated above, of the provisions providing for the scheme would thus not be an implementing measure.⁽⁷²⁾ Moreover, the mere fact that a decision awarding aid under an aid scheme has implications for the budget of the authority administering that scheme, cannot, in the Authority’s view, mean that such decisions are to be regarded as implementing measures.
- (142) In a similar vein, considering acts of entrustment such as the award of a concession, for which the CTA foresees a duration of 10 years, in the case at hand as an implementing measure would make it *ex ante* impossible to set up an aid scheme for public service compensation under which aid to several undertakings could be awarded, as any entrustment would then entail individual aid. A concession – as any other act of entrustment – specifies one particular undertaking, and could thus not relate to a group of undertakings, “defined in a general and abstract manner”.
- (143) On the other hand, the Authority is of the view that “implementing measures” should be understood as entailing a certain degree of discretion, that could influence the amount, characteristics or conditions under which the aid is granted to a significant degree. In particular, it would seem that every scheme determines for which clearly defined purpose aid can be awarded. Thus, where a public body for example has general powers allowing it to use different instruments to promote the local economy, and grants several capital injections based on those general powers, this granting of capital injections implies the use of considerable discretion as to the amount, characteristics or conditions and purpose for which the aid is granted, and is hence not to be regarded as an aid scheme.⁽⁷³⁾
- (144) In the case at hand, it is clear that no further legislative measures needed to be adopted for compensation payments to AS Oslo Sporveier and AS Sporveisbussene to be made. The preliminary opinion of the Authority is that the CTA and CTR arguably ringfenced the discretion of Oslo Municipality, to the extent that they appear to have been applied by the Municipality, in line with its administrative practice, in a way that did not allow for compensation in excess of cost for the public service minus revenue. Moreover, the compensation was not based on discretionary budget allocations. Oslo Municipality, after choosing to maintain the public service, was not free to decide whether to cover the loss of AS Oslo Sporveier and AS Sporveisbussene or not. Oslo Municipality was obliged to do so, and did so, every year until 2008, in line with a routine procedure. It is also evident that the compensation was and could only be granted for the purpose of financing local scheduled bus transport in Oslo. The municipality could not have awarded aid for different purposes on the basis of the provisions described above.
- (145) However, the Authority cannot, on the basis of the information provided, conclude that the provisions and practice that set out how providers of scheduled bus services were to be remunerated in Oslo is sufficiently precise and detailed. The Authority has doubts as to the exact extent of the discretion enjoyed by Oslo Municipality, taking into account the administrative practice, in determining the amount of compensation for scheduled bus services.
- (146) As for the last criterion, the compensation system in Oslo applies to all concessionaires that have been entrusted with providing bus services on unprofitable routes.
- (147) Consequently, in particular given the Authority’s doubts as regards the second criterion mentioned above, the Authority cannot at this stage conclude that the financing of AS Oslo Sporveier and AS Sporveisbussene, as described above, constitutes an aid scheme.

⁽⁷²⁾ See Commission Decision in Case E 4/2007 (France) *Charges aéroportuaires*, paragraph 56 (OJ C 83, 7.4.2009, p. 16).

⁽⁷³⁾ Cf. Commission Decision in Case C 6/2008 (Finland) *Public Commercial Property Åland Industrihus*, (not yet published), paragraphs 107-109 in particular.

- (148) However, so as to address issues of law relevant for the final assessment of this case, the Authority sets out its preliminary views below based on the assumption that public service compensation for AS Oslo Sporveier and AS Sporveisbussene has been awarded on the basis of an aid scheme.

8.3. Existing aid due to the entry into force of the EEA Agreement

- (149) Article 1(b)(i) of Part II of Protocol 3 provides that existing aid encompasses all aid which existed prior to the entry into force of the EEA Agreement in the respective EFTA States, that is to say, aid schemes and individual aid which were put into effect before, and are still applicable after, the entry into force of the EEA Agreement.

- (150) As described above, the provisions providing for the scheme have been in place since before the EEA Agreement entered into force in Norway on 1 January 1994. As it appears that the market for local bus transport was already exposed to some competition on that date, the Authority is of the preliminary view that the scheme became an existing aid scheme on 1 January 1994.

8.4. Aid not granted on the basis of the provisions providing for the scheme

8.4.1. Judgment in Case E-14/10

- (151) In the judgment in Case E-14/10, the EFTA Court stated the following on the question of the existing or new nature of the aid:

“(...) what is relevant is whether the aid was granted in accordance with the provisions providing for it.

(...) in so far as the compensation payments were indeed used to finance the operation of non-profitable scheduled bus services, the defendant (the Authority) may correctly have classified those payments as existing aid.

However, (...) any aid granted to Oslo Sporveier in excess of the losses actually incurred in connection with the services in question cannot be regarded to constitute, on the basis of that aid scheme, existing aid (...)”⁽⁷⁴⁾

- (152) The Authority understands the judgment of the EFTA Court to mean that only payments made on the basis of the existing aid scheme can be considered as existing aid disbursed under that scheme. Payments not made on the basis of the provisions providing for the scheme cannot be protected by the existing aid nature of that scheme.⁽⁷⁵⁾

Therefore, to determine whether the aid granted is existing or new, the Authority must assess whether it was granted in accordance with the scheme providing for it.

- (153) The Authority’s preliminary view is that the scheme was based on the CTA, the CTR as applied in Oslo in accordance with the established administrative practice.

- (154) The scheme only provided for cost coverage (the difference between cost and revenue) of the unprofitable scheduled bus services that the concessionaires provided. This therefore is the benchmark against which the Authority must assess the extent to which the measures covered by the complaint have been made on the basis of the aid scheme.

- (155) In the following, the Authority assesses whether (i) the annual compensation and (ii) the 2004 capital injection were granted on the basis of the provisions providing for the system of compensation.

⁽⁷⁴⁾ Paragraphs 73-76.

⁽⁷⁵⁾ The same logic applies for schemes that have been approved by the Authority or the European Commission. See for example Case C-47/91, *Italy v Commission* [1994] ECR-4635, paragraphs 25-26.

8.4.2. Annual compensation

- (156) As set out above, the Authority is at this stage of the view that at least a large part of the compensation that AS Oslo Sporveier and AS Sporveisbussene have received has been awarded in line with the existing aid scheme, which provides in essence for loss coverage for the public service. Such a scheme would appear to presuppose the separation of accounts, an appropriate allocation of common costs and arms-length intra-group transactions for undertakings that in addition to providing public services also engage in commercial activities. Complying with these principles seems necessary to avoid that aid is granted outside the scheme.
- (157) According to the Norwegian authorities, market prices were paid for services that were provided between the companies in the Oslo Sporveier Group.
- (158) However, aside from indicating that from 2004 onwards, [...] ⁽⁷⁶⁾ % of the overall costs were levied from all subsidiaries for general overheads, the Norwegian authorities have not submitted information that would allow the Authority to conclude that the allocation of the common costs was done in accordance with a particular allocation key, or that the payment for the services that the commercial subsidiaries of AS Sporveisbussene received was done on an arms-length basis and on market terms. Furthermore, no explanations have been provided as to the rationale of introducing a general overhead fee in 2004, and if overheads were exclusively born by the public service activities before that.
- (159) Thus, the Authority cannot, on the basis of the information provided, conclude that all payments to AS Oslo Sporveier and AS Sporveisbussene were made on the basis of the provisions providing for the aid.

In particular, the Authority has doubts as to whether the commercial activities carried out by the Oslo Sporveier Group (the tour bus activities in particular), were financed by the annual public service compensation in contravention of the provisions providing for the aid. The information provided has not enabled the Authority to conclude that the annual payments were restricted to cover only costs that could be covered in accordance with the legal framework of the scheme – in other words, whether the annual compensation exceeded the difference between the costs and the revenues of the public service.

8.4.3. 2004 capital injection

- (160) Turning to the 2004 capital injection, already since the mid nineties, it was clear that the pension fund of AS Oslo Sporveier was underfunded. Thus, a payment plan to remedy the fund's shortfall by 2020 was implemented. In accordance with that plan, Oslo Municipality increased the public service compensation to AS Oslo Sporveier in order for the compensation to cover all the costs incurred by the provision of the public service.
- (161) In 2004, the remaining shortfall was covered by a capital injection of NOK 111 760 000. Although it was not granted as part of the annual lump sum to AS Sporveisbussene, the payment appears to mainly ⁽⁷⁷⁾ have been made on the basis of the existing aid scheme, in that it went to cover a cost incurred whilst providing the public service.
- (162) As noted above, the CTA and the CTR do not have any particular provisions on how the concessionaire is to be compensated for the public service, in practice, the compensation has simply been awarded annually in the form of lump sums in accordance with the established administrative practice. The EFTA Court has held ⁽⁷⁸⁾ that when an existing aid scheme does not have any particular provisions on how the aid is to be provided, a divergence from the usual procedure cannot in and of itself, lead to the finding that the aid was not granted on the basis of that scheme. The fact that the 2004 capital injection was not made in accordance with the normal annual block grant procedure cannot in and of itself entail that it was not made on the basis of the scheme.

⁽⁷⁶⁾ The exact figure is covered by the obligation of professional secrecy. It is in the range of 2% - 7%.

⁽⁷⁷⁾ See below on the approximate amount of NOK 430 300 that went to cover non-PSO pension costs.

⁽⁷⁸⁾ Paragraph 87 of the Judgment of the EFTA Court.

- (163) As described above, Oslo Municipality had since the mid-1990s increased the annual public service compensation payments to cover a historic shortfall in the pension fund of the Oslo Sporveier Group by 2020. These pension costs were predominantly⁽⁷⁹⁾ linked to the public service which Oslo Municipality was obliged to cover in accordance with their obligation to cover the cost of the public service. Instead of continuing with the annual payments until 2020, it was decided that the 2004 capital injection should cover the remaining share of the underfunding, thus eliminating the need for further annual payments to cover the historic underfunding.
- (164) On this basis, the Authority is of the preliminary opinion that the 2004 capital injection was largely carried out in accordance with the provisions providing for the aid.
- (165) However, the Norwegian authorities have informed the Authority that the capital injection was not restricted to cover the cost of the pensions related to the public service. The Norwegian authorities have explained that the capital injection also covered pension obligations related to employees engaged in commercial tour bus services and have calculated the amount of this compensation to be approximately NOK 430 300.
- (166) As this portion of the compensation does not appear to have been disbursed on the basis of the provisions providing for the aid, it appears that it cannot be held to be covered by the existing aid scheme. Thus, the preliminary opinion of the Authority is that it represents new aid.

8.5. Alterations to existing aid

- (167) According to Article 1(b)(i) of Part II of Protocol 3, a measure that existed prior to the entry into force of the EEA Agreement and was still in force afterwards is existing aid.

- (168) Further, Article 1(c) of Part II of Protocol 3 provides that “new aid” is:

“all aid, that is to say, aid schemes and individual aid, which is not existing aid, including alterations to existing aid;”

- (169) In *Namur*, the Court of Justice stated the following:

“[...] the emergence of new aid or the alteration of existing aid cannot be assessed according to the scale of the aid or, in particular, its amounts in financial terms at any moment in the life of the undertaking if the aid is provided under earlier statutory provisions which remain unaltered. Whether aid may be classified as new aid or as alteration of existing aid must be determined by reference to the provisions providing for it.”⁽⁸⁰⁾

- (170) As set out in the factual description of the case above, there are a number of events that could potentially be considered as altering the scheme and turning it into new aid.

8.5.1. 1997 internal reorganization

- (171) In 1997, an internal reorganization led the newly established entity AS Sporveisbussene to take over the responsibility of carrying out the scheduled bus transport services previously provided by AS Oslo Sporveier.
- (172) Purely formal or administrative changes to an aid scheme do not lead to the reclassification of existing aid as new.⁽⁸¹⁾ The question is whether this reorganization brought with it a change to the existing aid scheme involving new aid.
- (173) The Norwegian authorities have explained that, in essence, the change from AS Oslo Sporveier to AS Sporveisbussene as the provider of the service was a change of a formal nature. By establishing AS Sporveisbussene, AS Oslo Sporveier created a subsidiary for operating public bus services that it formerly ran itself. AS Oslo Sporveier – in its position as the mother company – remained, however, the primary recipient of the compensation and holder of the concession, and simply underwent an internal re-organisation that led to AS Sporveisbussene being in charge

⁽⁷⁹⁾ See below on the approximate amount of NOK 430 300 that went to cover non-PSO pension costs.

⁽⁸⁰⁾ Case C-44/93 *Namur-Les Assurances du Crédit* [1994] ECR I-3829, paragraph 28.

⁽⁸¹⁾ See Article 4(1) of the Implementing Provisions Decision. See also the opinion of Advocate General Lenz in *Namur* (cited above).

of providing the services in accordance with the concession. For this it received compensation from its mother company. The reorganization did necessitate the conclusion of the Transport Agreement, which however, as the Norwegian authorities have explained, did not substantially change the established administrative practice relating to the financing of the public service. Additionally, the reorganization did not involve any changes to the CTA or CTR.

- (174) On this basis, the reorganization of 1997 cannot be held to have involved a substantive change to the aid scheme.⁽⁸²⁾ Consequently, the scheme remained in the Authority's preliminary view an existing aid scheme after the reorganization.

8.5.2. *Renewal of concession*

- (175) With reference to the description of the scheme above, the Authority notes that it does not consider the concession to form part of the provisions providing for the existing aid scheme. The concession, granted for a duration of 10 years pursuant to the CTA, appears to be an act of entrustment. The entrustment in essence determines the route(s) for which the concessionaire has a right and obligation to provide a scheduled service. The Authority considers that an existing aid scheme will not be altered by the grant or renewal of an act of entrustment under that scheme.

- (176) In any event, other than the temporal prolongation, no changes were made to the renewed concession. AS Sporveisbussene simply continued, on the same terms, to carry out the public service on behalf of AS Oslo Sporveier on the basis of the concession.

- (177) Therefore, the Authority does not consider the renewal of the concession as an alteration to the existing aid scheme.

8.5.3. *Introduction of a quality bonus/malus system*

- (178) AS Oslo Sporveier introduced a new bonus/malus system some time before 2004. The Authority has not received exact information on when this system was introduced. Nor has the Authority received information on how the system was implemented in the contractual relationship between AS Oslo Sporveier and AS Sporveisbussene. Thus, further information is necessary for the Authority to fully assess the nature of the quality bonus and its relationship to the existing aid scheme.

- (179) The Authority is at this stage of the opinion that the quality bonus that AS Sporveisbussene received in 2004 pursuant to the bonus/malus system could either form part of the compensation for the public service, possibly constituting part of the reasonable profit that the company appears to have been entitled to, or a change to the existing aid scheme. If so, this measure could constitute new aid.⁽⁸³⁾

8.6. *Period subsequent to 30 March 2008*

- (180) In the early 2000s, Oslo Municipality decided to tender all public service contracts for scheduled bus transport in the Oslo region. By 30 March 2008, this process was brought to an end, thus AS Oslo Sporveier's concession was without object, and all services were provided on the basis of tendered contracts.

- (181) Therefore, from 30 March 2008 onwards, the new concessionaires have been remunerated on the basis of the tendered contracts, and not in accordance with the system described above under which aid had been granted to AS Oslo Sporveier and AS Sporveisbussene before.

⁽⁸²⁾ This is supported by the conclusions drawn by the European Commission in similar cases, see the Commission Decisions in Case NN 73/2008 (Hungary) *Sharing of loans between MÁV Zrt. and MÁV-TRAKCIÓ Zrt.* (OJ C 109 13.5.2009 p. 5), at paragraphs 59-60 and Case E 14/2005 (Portugal) *Compensation payments to public service broadcaster RTP* (not published in the OJ) at paragraphs 78-80.

⁽⁸³⁾ Only changes affecting the substance of an existing scheme can transform that existing aid to new aid. Changes severable from the existing aid will not affect the substance of that existing aid (Joined Cases T-195/01 and T-207/01 *Government of Gibraltar v Commission*, [2002] ECR II-2309, para. 111).

9. Compatibility of the aid

- (182) As set out above, the Authority is of the preliminary view that a substantial part of the aid to AS Oslo Sporveier (in the form of annual compensation and the 2004 capital injection) was granted under an existing aid scheme. The Authority has furthermore come to the preliminary conclusion that the bonus/malus system introduced some time before 2004 may represent new aid. Moreover, the Authority has preliminarily concluded that some of the aid was potentially granted outside the aforementioned scheme and thus constitutes new aid.
- (183) The Authority notes that the Norwegian authorities have not submitted any arguments relating to the compatibility of either the new or existing aid described above. In the absence of such information and, in particular, without a detailed account of which costs formed the basis for the annual payment negotiations and the methodology and justification for the allocation of common cost, the Authority cannot take a final view on this matter.
- (184) However, it would appear to the Authority that the compensation payments for the public service, or at least parts thereof, and the capital injection to offset the underfunding of the pension fund, or at least parts thereof, could be compatible public service compensation under Article 49 EEA. This provision cannot be applied directly⁽⁸⁴⁾ but only by virtue of Council Regulations, i.e. Regulations 1191/69⁽⁸⁵⁾ or Regulation 1370/2007⁽⁸⁶⁾. An essential element in the assessment under both regulations is to verify that aid in the form of public service compensation only covers the cost of the public service (including a reasonable profit) and does not lead to overcompensation.
- (185) Moreover, it also cannot be excluded at this stage that the aid measures under assessment, in particular the capital injection to remedy the underfunded pension fund, could be compatible under Article 61(3)(c) of the EEA Agreement.
- (186) Should any new aid have been granted that benefitted the commercial activities of the Oslo Sporveier Group, the Authority does not at this stage envisage any provision in EEA state aid law that could form the basis for deeming such aid compatible. As the Authority expresses solely a preliminary view however, the Norwegian authorities are invited to submit arguments and information regarding the compatibility of all state aid that was granted to the Oslo Sporveier Group, including (potential) aid to the commercial activities.

10. Conclusion

- (187) Based on the information submitted by the complainant and the Norwegian authorities, the Authority has come to the conclusion that the complainant's allegations that guarantees provided by AS Sporveisbussene may involve unlawful state aid are unfounded.
- (188) However the Authority preliminarily considers that the three additional measures referred to by the complainant - namely (i) the annual compensation payments for scheduled bus services, (ii) the 2004 capital injection, and (iii) an alleged a favourable tax position benefiting AS Sporveisbussene – may entail state aid in the meaning of Article 61(1) of the EEA Agreement. As regards the second measure, the Authority has doubts whether (parts of) it might indeed have been granted in line with the market economy investor principle.
- (189) As established above, the Authority moreover is at this stage of the view that most of the state aid appears to have been granted on the basis of an existing aid scheme which entitled concessionaires that provided public scheduled bus services in Oslo to a compensation which would cover the difference between ticket revenue and cost for discharging the public service. However, the

⁽⁸⁴⁾ See *Altmark* (cited above), at paragraph 107.

⁽⁸⁵⁾ Regulation 1191/1969 on public service in transport by rail, road and inland waterway, (OJ L 156, 8.6.1969 p.8), incorporated in the EEA Agreement by means of Annex XIII to the EEA Agreement.

⁽⁸⁶⁾ Regulation 1370/2007 of the European Parliament and of the Council of 23 October 2007 on public passenger transport services by rail and by road and repealing Council Regulations (EEC) Nos 1191/69 and 1107/70 (OJ L 315 03.12.2007 p. 1), incorporated in the EEA Agreement by means of Annex XIII to the EEA Agreement. Regulation 1370/2007 entered into force in Norway on 1 January 2011, see Regulation of 17.12.2010 No 1673.

Authority has doubts as to the precise delineation of that scheme, i.e. how exactly the costs, that formed the basis for the annual negotiations on the compensation payment, were calculated, and which costs were exactly taken into account. Given that the beneficiary is also engaged in commercial activities, the Authority doubts at this stage if indeed costs that should have been borne by those commercial activities were taken into account in the process of calculating the annual compensation.

- (190) Furthermore, and in line with the judgment of the EFTA Court, the Authority is of the view that any aid not granted in line with the scheme would have to be qualified as new aid. It preliminarily considers that the 2004 capital injection also covered underfunded pension funds of employees of the commercial activities of the beneficiary. Moreover, it doubts whether the quality bonus described above has been granted on the basis of the scheme, or whether it is a severable amendment to the scheme involving new aid.
- (191) Finally, if any new aid not in line with the scheme has been granted, the Authority has doubts as to whether such aid would be compatible with the EEA Agreement, in particular Articles 49 and 61(3)(c) thereof.
- (192) Consequently, and in accordance Article 4(4) of Part II of Protocol 3, the Authority is obliged to open the formal investigation procedure provided for in Article 1(2) of Part I of Protocol 3. The decision to open a formal investigation procedure is without prejudice to the final decision of the Authority, which may conclude that the measures in question do not constitute aid, are existing aid or new aid compatible with the functioning of the EEA Agreement.
- (193) In light of the foregoing considerations, the Authority, acting under the procedure laid down in Article 1(2) of Part I of Protocol 3, invites the Norwegian authorities to submit their comments, as well as all documents, information and data needed to address the doubts of the Authority outlined above, as well as all relevant information that will enable the Authority in consolidating its preliminary views expressed in this decision. In particular, it invites the Norwegian authorities to comment, within one month of the date of receipt of this Decision, on:
- a) the compliance of the commercial activities capital injection with the market economy investor principle;
 - b) the description of the potential existing aid scheme in this decision;
 - c) the costs that were taken into account for the calculation of the annual compensation, and whether it can be excluded that costs of the commercial activities were taken into account for this purpose;
 - d) the distribution of common costs between the various activities and subsidiaries, and the methodology for the pricing of services provided by the public service activities to the commercial activities;
 - e) a detailed description of the rules on group taxation, and their application to and by the Oslo Sporveier group;
 - f) the nature and potential compatibility of the amounts paid under the bonus/malus system;
 - g) how, should any of the above measures entail new aid, they could be considered compatible with the EEA Agreement.
- (194) The Authority requests the Norwegian authorities to immediately forward a copy of this decision to the potential recipients of the aid.
- (195) The Authority must remind the Norwegian authorities that, according to Article 14 of Part II of Protocol 3, any incompatible aid unlawfully granted to the beneficiaries will have to be recovered, unless, exceptionally, such recovery would be contrary to a general principle of EEA law.

HAS ADOPTED THIS DECISION:

Article 1

The EFTA Surveillance Authority considers the allegation that guarantees provided by AS Sporveisbussene to its subsidiaries may involve unlawful state aid are without object.

Article 2

The formal investigation procedure provided for in Article 1(2) of Part I of Protocol 3 is opened into the compensation for scheduled bus services in Oslo paid to AS Oslo Sporveier and AS Sporveisbussene during the period 1 January 1994 – 30 March 2008, the capital injection paid by Oslo Municipality on 1 June 2004, and the application of the group taxation rules to and by the Oslo Sporveier Group.

Article 3

The Norwegian authorities are invited, pursuant to Article 6(1) of Part II of Protocol 3, to submit their comments on the opening of the formal investigation procedure within one month from the notification of this Decision.

Article 4

The Norwegian authorities are requested to provide within one month from notification of this decision, all documents, information and data needed for assessment of the nature and compatibility of the aid measures.

Article 5

This Decision is addressed to the Kingdom of Norway.

Article 6

Only the English language version of this Decision is authentic.

Decision made in Brussels, on 28 March 2012.

For the EFTA Surveillance Authority

Oda Helen Sletnes

President

Sabine Monauni-Tömördy

College Member

EB-STOFNANIR

FRAMKVÆMDASTJÓRNIN

Tilkynning um fyrirhugaða samfylkingu fyrirtækja

2012/EES/37/03

(mál COMP/M.6621 – CNP Assurances/BNP Paribas/Immeuble Val-de-Marne)

1. Framkvæmdastjórninni barst 22. júní 2012 tilkynning samkvæmt 4. gr. reglugerðar ráðsins (EB) nr. 139/2004 ⁽¹⁾ um fyrirhugaða samfylkingu þar sem frönsku fyrirtækin CNP Assurances („CNP Assurances“) og BNP Paribas, fyrir milligöngu dótturfélagsins Cardif Assurance Vie („Cardif“), öðlast með hlutfjárkaupum í sameiningu yfirráð, í skilningi stafliðar b) í 1. mgr. 3. gr. samrunareglugerðar EB, í fasteign („byggingin“).
2. Starfsemi hlutaðeigandi fyrirtækja er sem hér segir:
 - CNP Assurances: váttryggingar fyrir einstaklinga í Frakklandi, nánar tiltekið líftryggingar, lífeyristryggingar og áhættutryggingar
 - Cardif: líftryggingafélag sem tilheyrir frönsku bankasamsteypunni BNP Paribas
 - Byggingin: fasteign undir skrifstofur í Charenton-le-Pont (í Val-de-Marne-sýslu í Frakklandi)
3. Frumathugun framkvæmdastjórnarinnar hefur leitt í ljós að samfylkingin, sem tilkynnt hefur verið, geti fallið undir gildissvið samrunareglugerðar EB. Fyrirvari er þó um endanlega ákvörðun.
4. Hagsmunaaðilar eru hvattir til að senda framkvæmdastjórninni athugasemdir sem þeir kunna að hafa fram að færa um hina fyrirhuguðu samfylkingu.

Athugasemdir verða að berast framkvæmdastjórninni innan tíu daga frá því að tilkynning þessi birtist í Stjtið. ESB (C 192, 30. júní 2012). Þær má senda með símbréfi (faxnr. +32 (0)22 96 43 01), með rafpósti á netfangið COMP-MERGER-REGISTRY@ec.europa.eu eða í pósti, með tilvísuninni COMP/M.6621 – CNP Assurances/BNP Paribas/Immeuble Val-de-Marne, á eftirfarandi pósthfang:

European Commission
Directorate-General for Competition
Merger Registry
J-70
B-1049 Brussels

⁽¹⁾ Stjtið. ESB L 24, 29.1.2004, bls. 1 („samrunareglugerð EB“).

Tilkynning um fyrirhugaða samfylkingu fyrirtækja
(mál COMP/M.6622 – Banco Santander/Kredyt Bank/Żagiel)

2012/EES/37/04

Mál sem kann að verða tekið fyrir samkvæmt einfaldaðri málsmeðferð

1. Framkvæmdastjórninni barst 21. júní 2012 tilkynning samkvæmt 4. gr. reglugerðar ráðsins (EB) nr. 139/2004 ⁽¹⁾ um fyrirhugaða samfylkingu þar sem spænska fyrirtækið Banco Santander („Banco Santander“) öðlast með hlutafjárkaupum að fullu yfirráð, í skilningi staflíðar b) í 1. mgr. 3. gr. samrunareglugerðar EB, í pólsku fyrirtækjunum Kredyt Bank S.A. („KB“) og Żagiel S.A. („Żagiel“), en sem stendur lúta þau bæði yfirráðum hollenska fyrirtækisins KBC Bank NV.
2. Starfsemi hlutaðeigandi fyrirtækja er sem hér segir:
 - Banco Santander: móðurfélag alþjóðlegrar samsteypu banka og fjármálafyrirtækja sem starfa á Spáni og á alþjóðamarkaði
 - KB: pólskur alhliða banki sem veitir heimilum og fyrirtækjum víðtæka þjónustu, auk þess sem hann veitir fjárvörsluþjónustu og stundar fjárfestingar
 - Żagiel: lánamiðlari sem veitir viðskiptavinum lausafjárlán og lán á afborgunum
3. Frumathugun framkvæmdastjórnarinnar hefur leitt í ljós að samfylkingin, sem tilkynnt hefur verið, geti fallið undir gildissvið samrunareglugerðar EB. Fyrirvari er þó um endanlega ákvörðun. Hafa ber í huga að þetta mál kann að verða tekið fyrir samkvæmt málsmeðferðinni sem kveðið er á um í tilkynningu framkvæmdastjórnarinnar um einfaldaða málsmeðferð við meðhöndlun tiltekinna samfylkinga samkvæmt samrunareglugerð EB ⁽²⁾.
4. Hagsmunaaðilar eru hvattir til að senda framkvæmdastjórninni athugasemdir sem þeir kunna að hafa fram að færa um hina fyrirhuguðu samfylkingu.

Athugasemdir verða að berast framkvæmdastjórninni innan tíu daga frá því að tilkynning þessi birtist í Stjtið. ESB (C 196, 4. júlí 2012). Þær má senda með símbréfi (faxnr. +32 (0)22 96 43 01), með rafpósti á netfangið COMP-MERGER-REGISTRY@ec.europa.eu eða í pósti, með tilvísuninni COMP/M.6622 – Banco Santander/Kredyt Bank/Żagiel, á eftirfarandi pósthfang:

European Commission
Directorate-General for Competition
Merger Registry
J-70
B-1049 Brussels

⁽¹⁾ Stjtið. ESB L 24, 29.1.2004, bls. 1 („samrunareglugerð EB“).

⁽²⁾ Stjtið. ESB C 56, 5.3.2005, bls. 32 („tilkynning um einfaldaða málsmeðferð“).

Tilkynning um fyrirhugaða samfylkingu fyrirtækja**2012/EES/37/05****(mál COMP/M.6624 – Bekaert/Southern Steel Berhad/Bekaert Southern Wire)****Mál sem kann að verða tekið fyrir samkvæmt einfaldaðri málsmeðferð**

1. Framkvæmdastjórninni barst 25. júní 2012 tilkynning samkvæmt 4. gr. reglugerðar ráðsins (EB) nr. 139/2004 ⁽¹⁾ um fyrirhugaða samfylkingu þar sem belgíska fyrirtækið NV Bekaert SA („Bekaert“) og malasíska fyrirtækið Southern Steel Berhad, dótturfélag malasísku samsteypunnar Hong Leong Company (Malaysia) Berhad („Hong Leong Group“), öðlast með hlutafjárkaupum í sameiningu yfirráð, í skilningi staflíðar b) í 1. mgr. 3. gr. samrunareglugerðar EB, í nýstofnuðu, sameiginlegu singapúrsku fyrirtæki („Bekaert Southern Wire Pte Ltd.“).
2. Starfsemi hlutaðeigandi fyrirtækja er sem hér segir:
 - Bekaert: framleiðsla og markaðssetning fjölbreyttra vara á sviði dregins stálvirs, háþróaðrar málmumbreytingar, háþróaðra efna og þekjuefna
 - Southern Steel: framleiðsla, sala og viðskipti með stálvörur. Southern Steel er dótturfélag Hong Leong-samsteypunnar, stórrar fyrirtækjasamsteypu sem stundar m.a. fasteignaþróun, á hótél, auk þess að hafa umsýslu með, fjármagna og framleiða iðnaðar- og byggingarefni
 - Sameiginlegt fyrirtæki: framleiðsla og sala á stálvír í Suðaustur-Asíu (Brúnei Darússalam, Kambódíu, Indónesíu, Laos, Malasíu, Búrma, Filippseyjum, Singapúr, Taílandi og Víetnam)
3. Frumathugun framkvæmdastjórnarinnar hefur leitt í ljós að samfylkingin, sem tilkynnt hefur verið, geti fallið undir gildissvið samrunareglugerðar EB. Fyrirvari er þó um endanlega ákvörðun. Hafa ber í huga að þetta mál kann að verða tekið fyrir samkvæmt málsmeðferðinni sem kveðið er á um í tilkynningu framkvæmdastjórnarinnar um einfaldaða málsmeðferð við meðhöndlun tiltekinna samfylkinga samkvæmt samrunareglugerð EB ⁽²⁾.
4. Hagsmunaaðilar eru hvattir til að senda framkvæmdastjórninni athugasemdir sem þeir kunna að hafa fram að færa um hina fyrirhuguðu samfylkingu.

Athugasemdir verða að berast framkvæmdastjórninni innan tíu daga frá því að tilkynning þessi birtist í Stjtið. ESB (C 196, 4. júlí 2012). Þær má senda með símbréfi (faxnr. +32 (0)22 96 43 01), með rafpósti á netfangið COMP-MERGER-REGISTRY@ec.europa.eu eða í pósti, með tilvísuninni COMP/M.6624 – Bekaert/Southern Steel Berhad/Bekaert Southern Wire, á eftirfarandi pósthfang:

European Commission
Directorate-General for Competition
Merger Registry
J-70
B-1049 Brussels

⁽¹⁾ Stjtið. ESB L 24, 29.1.2004, bls. 1 („samrunareglugerð EB“).

⁽²⁾ Stjtið. ESB C 56, 5.3.2005, bls. 32 („tilkynning um einfaldaða málsmeðferð“).

**Tilkynning um fyrirhugaða samfylkingu fyrirtækja
(mál COMP/M.6635 – Lukoil/ISAB Refinery)**

2012/EES/37/06

Mál sem kann að verða tekið fyrir samkvæmt einfaldaðri málsmeðferð

1. Framkvæmdastjórninni barst 26. júní 2012 tilkynning samkvæmt 4. gr. reglugerðar ráðsins (EB) nr. 139/2004 ⁽¹⁾ um fyrirhugaða samfylkingu þar sem rússneska fyrirtækið OAO Lukoil („Lukoil“) öðlast með hlutafjárkaupum að fullu yfirráð, í skilningi stafliðar b) í 1. mgr. 3. gr. samrunareglugerðar EB, í ítalska fyrirtækinu ISAB S.r.l. („ISAB“).
2. Starfsemi hlutaðeigandi fyrirtækja er sem hér segir:
 - Lukoil: leit og framleiðsla á olíu og gasi, framleiðsla og sala hreinsaðra jarðolíuafurða og rekstur bensinstöðva
 - ISAB: rekstur hreinsistöðvar þar sem hráolía er hreinsuð svo úr verða hreinsaðar jarðolíuafurðir
3. Frumathugun framkvæmdastjórnarinnar hefur leitt í ljós að samfylkingin, sem tilkynnt hefur verið, geti fallið undir gildissvið samrunareglugerðar EB. Fyrirvari er þó um endanlega ákvörðun. Hafa ber í huga að þetta mál kann að verða tekið fyrir samkvæmt málsmeðferðinni sem kveðið er á um í tilkynningu framkvæmdastjórnarinnar um einfaldaða málsmeðferð við meðhöndlun tiltekinna samfylkinga samkvæmt samrunareglugerð EB ⁽²⁾.
4. Hagsmunaaðilar eru hvattir til að senda framkvæmdastjórninni athugasemdir sem þeir kunna að hafa fram að færa um hina fyrirhuguðu samfylkingu.

Athugasemdir verða að berast framkvæmdastjórninni innan tíu daga frá því að tilkynning þessi birtist í Stjtið. ESB (C 196, 4. júlí 2012). Þær má senda með símbrefi (faxnr. +32 (0)22 96 43 01), með rafpósti á netfangið COMP-MERGER-REGISTRY@ec.europa.eu eða í pósti, með tilvísuninni mál COMP/M.6635 – Lukoil/ISAB Refinery, á eftirfarandi pósthfang:

European Commission
Directorate-General for Competition
Merger Registry
J-70
B-1049 Brussels

⁽¹⁾ Stjtið. ESB L 24, 29.1.2004, bls. 1 („samrunareglugerð EB“).

⁽²⁾ Stjtið. ESB C 56, 5.3.2005, bls. 32 („tilkynning um einfaldaða málsmeðferð“).

Tilkynning um fyrirhugaða samfylkingu fyrirtækja
(mál COMP/M.6640 – Delphi/FCI MVL)

2012/EES/37/07

1. Framkvæmdastjórninni barst 22. júní 2012 tilkynning samkvæmt 4. gr. reglugerðar ráðsins (EB) nr. 139/2004 ⁽¹⁾ um fyrirhugaða samfylkingu þar sem lúxemborgska fyrirtækið Delphi Holding Luxembourg Sarl, sem lýtur endanlegum yfirláðum Delphi Automotive Plc frá Jersey („Delphi“), öðlast með hlutafjárkaupum að fullu yfirláð, í skilningi staflíðar b) í 1. mgr. 3. gr. samrunareglugerðar EB, í deild vélknúinna ökutækja franska fyrirtækisins FCI S.A. („FCI MVL“).
2. Starfsemi hlutaðeigandi fyrirtækja er sem hér segir:
 - Delphi: framleiðir íhluti í vélknúin ökutæki, m.a. tengla til nota í vélknúnum ökutækjum og vörum sem nota þess konar tengla
 - FCI MVL: sérhæfður framleiðandi tengla til nota í vélknúnum ökutækjum
3. Frumathugun framkvæmdastjórnarinnar hefur leitt í ljós að samfylkingin, sem tilkynnt hefur verið, geti fallið undir gildissvið samrunareglugerðar EB. Fyrirvari er þó um endanlega ákvörðun.
4. Hagsmunaaðilar eru hvattir til að senda framkvæmdastjórninni athugasemdir sem þeir kunna að hafa fram að færa um hina fyrirhuguðu samfylkingu.

Athugasemdir verða að berast framkvæmdastjórninni innan tíu daga frá því að tilkynning þessi birtist í Stjtið. ESB (C 196, 4. júlí 2012). Þær má senda með simbréfi (faxnr. +32 (0)22 96 43 01), með rafpósti á netfangið COMP-MERGER-REGISTRY@ec.europa.eu eða í pósti, með tilvísuninni COMP/M.6640 – Delphi/FCI MVL, á eftirfarandi pósthfang:

European Commission
Directorate-General for Competition
Merger Registry
J-70
B-1049 Brussels

⁽¹⁾ Stjtið. ESB L 24, 29.1.2004, bls. 1 („samrunareglugerð EB“).

Tilkynning um fyrirhugaða samfylkingu fyrirtækja
(mál COMP/M.6649 – Allianz/Insurance Portfolio and Brokerage Services of
Gan Eurocourtage)

2012/EES/37/08

1. Framkvæmdastjórninni barst 25. júní 2012 tilkynning samkvæmt 4. gr. reglugerðar ráðsins (EB) nr. 139/2004 ⁽¹⁾ um fyrirhugaða samfylkingu þar sem franska fyrirtækið Allianz Iard SA („AI“), sem tilheyrir þýsku samsteypunni Allianz („Allianz“), öðlast með hlutafjárkaupum að fullu yfirráð, í skilningi staflíðar b) í 1. mgr. 3. gr. samrunareglugerðar EB, í sérstöku eignasafni á sviði váttrygginga, sem samanstendur af váttryggingasamningum og tengdri miðlunarstarfsemi, ásamt eignum og skuldum, í Frakklandi („the Target“), sem fram að þessu tilheyrðu franska fyrirtækinu Gan Eurocourtage SA („GEC“).
2. Starfsemi hlutaðeigandi fyrirtækja er sem hér segir:
 - A.I: dótturfélag Allianz, starfsemi í Frakklandi á sviði váttrygginga og líftrygginga, eignastýringar og þjónustu við bankarekstur
 - Allianz: starfar á sviði váttrygginga, bankarekstrar og eignastýringar í meira en 70 löndum um heim allan, en stærstur hluti starfseminnar er í Evrópu
 - the Target: sérstakt eignasafn GEC sem tengist váttryggingaafurðum fyrir einstaklinga, fagfólk og fyrirtæki, svo og tengd miðlunarstarfsemi og umsýsla GEC, ásamt þeim hlutum sem eru ekki hluti eignasafnsins, og eignir og skuldir
 - GEC: starfar á markaði fyrir váttryggingaafurðir handa einstaklingum og fyrirtækjum, flutningstryggingar og hóptryggingar
3. Frumathugun framkvæmdastjórnarinnar hefur leitt í ljós að samfylkingin, sem tilkynnt hefur verið, geti fallið undir gildissvið samrunareglugerðar EB. Fyrirvari er þó um endanlega ákvörðun.
4. Hagsmunaaðilar eru hvattir til að senda framkvæmdastjórninni athugasemdir sem þeir kunna að hafa fram að færa um hina fyrirhuguðu samfylkingu.

Athugasemdir verða að berast framkvæmdastjórninni innan tíu daga frá því að tilkynning þessi birtist í Stjtið. ESB (C 196, 4. júlí 2012). Þær má senda með símbrefi (faxnr. +32 (0)22 96 43 01), með rafpósti á netfangið COMP-MERGER-REGISTRY@ec.europa.eu eða í pósti, með tilvísuninni COMP/M.6649 – Allianz/Insurance Portfolio and Brokerage Services of Gan Eurocourtage, á eftirfarandi póstfang:

European Commission
Directorate-General for Competition
Merger Registry
J-70
B-1049 Brussels

⁽¹⁾ Stjtið. ESB L 24, 29.1.2004, bls. 1 („samrunareglugerð EB“).

Tilkynning um fyrirhugaða samfylkingu fyrirtækja**2012/EES/37/09****(mál COMP/M.6659 – Bain/Sumitomo/Jupiter Shop Channel JV)****Mál sem kann að verða tekið fyrir samkvæmt einfaldaðri málsmeðferð**

1. Framkvæmdastjórninni barst 22. júní 2012 tilkynning samkvæmt 4. gr. reglugerðar ráðsins (EB) nr. 139/2004 ⁽¹⁾ um fyrirhugaða samfylkingu þar sem bandaríska fyrirtækið Bain Capital Investors, LLC („Bain“) og hið japanska Sumitomo Corporation („Sumitomo“), öðlast með hlutafjárkaupum í sameiningu yfirráð, í skilningi staflaðar b) í 1. mgr. 3. gr. samrunareglugerðar EB, í japanska fyrirtækinu Jupiter Shop Channel Co., Ltd. („Shop“).
2. Starfsemi hlutaðeigandi fyrirtækja er sem hér segir:
 - Bain: fjárfestingar í óskráðum félögum í flestum atvinnugreinum, m.a. upplýsingatækni, heilbrigðisþjónustu, smásölu og neytendavörum og fjarskiptum
 - Sumitomo: samþætt viðskiptafélag sem stundar starfsemi á margvíslegum sviðum, s.s. í tengslum við málmvörur, flutninga- og byggingakerfi, iðefni og rafeindavörur, miðla, net og smásölu með lífstílsvörum og jarðefnaauðlindir
 - Shop: rekstur sjónvarpsverslunar í Japan og vefverslunar, einkum fyrir japanska neytendur
3. Frumathugun framkvæmdastjórnarinnar hefur leitt í ljós að samfylkingin, sem tilkynnt hefur verið, geti fallið undir gildissvið samrunareglugerðar EB. Fyrirvari er þó um endanlega ákvörðun. Hafa ber í huga að þetta mál kann að verða tekið fyrir samkvæmt málsmeðferðinni sem kveðið er á um í tilkynningu framkvæmdastjórnarinnar um einfaldaða málsmeðferð við meðhöndlun tiltekinna samfylkinga samkvæmt samrunareglugerð EB ⁽²⁾.
4. Hagsmunaaðilar eru hvattir til að senda framkvæmdastjórninni athugasemdir sem þeir kunna að hafa fram að færa um hina fyrirhuguðu samfylkingu.

Athugasemdir verða að berast framkvæmdastjórninni innan tíu daga frá því að tilkynning þessi birtist í Stjtið. ESB (C 192, 30. júní 2012). Þær má senda með símbrefi (faxnr. +32 (0)22 96 43 01), með rafpósti á netfangið COMP-MERGER-REGISTRY@ec.europa.eu eða í pósti, með tilvísuninni COMP/M.6659 – Bain/Sumitomo/Jupiter Shop Channel JV, á eftirfarandi pósthfang:

European Commission
Directorate-General for Competition
Merger Registry
J-70
B-1049 Brussels

⁽¹⁾ Stjtið. ESB L 24, 29.1.2004, bls. 1 („samrunareglugerð EB“).

⁽²⁾ Stjtið. ESB C 56, 5.3.2005, bls. 32 („tilkynning um einfaldaða málsmeðferð“).

Ákvörðun um að hreyfa ekki andmælum við tilkynntri samfylkingu fyrirtækja **2012/EES/37/10**
(mál COMP/M.6249 – Princes/Aria)

Framkvæmdastjórnin ákvað hinn 4. apríl 2012 að hreyfa ekki andmælum við ofangreindri tilkynntri samfylkingu og lýsa hana samrýmanlega reglum sameiginlega markaðarins. Ákvörðunin er tekin í samræmi við staflið b) í 1. mgr. 6. gr. reglugerðar ráðsins (EB) nr. 139/2004. Óstýtt útgáfa þessarar ákvörðunar er eingöngu til á ensku og verður hún birt eftir að felld hafa verið brott viðskiptaleyndarmál, ef einhver eru. Unnt verður að nálgast hana á eftirfarandi hátt:

- Á samkeppnishluta Europa-vefsetursins (<http://ec.europa.eu/competition/mergers/cases>). Notendur vefsetursins geta leitað að samrunaákvörðunum með ýmsum hætti, m.a. eftir fyrirtæki, málsnúmeri, dagsetningu og atvinnugrein.
- Á rafrænu sniði á vefsetrinu EUR-Lex (<http://eur-lex.europa.eu/en/index.htm>), undir skjalnúmeri 32012M6249. EUR-Lex er beinlínuaðgangur að löggjöf Evrópusambandsins.

Ákvörðun um að hreyfa ekki andmælum við tilkynntri samfylkingu fyrirtækja **2012/EES/37/11**
(mál COMP/M.6280 – Procter & Gamble/Teva OTC Business)

Framkvæmdastjórnin ákvað hinn 30. september 2011 að hreyfa ekki andmælum við ofangreindri tilkynntri samfylkingu og lýsa hana samrýmanlega reglum sameiginlega markaðarins. Ákvörðunin er tekin í samræmi við staflið b) í 1. mgr. 6. gr. reglugerðar ráðsins (EB) nr. 139/2004. Óstýtt útgáfa þessarar ákvörðunar er eingöngu til á ensku og verður hún birt eftir að felld hafa verið brott viðskiptaleyndarmál, ef einhver eru. Unnt verður að nálgast hana á eftirfarandi hátt:

- Á samkeppnishluta Europa-vefsetursins (<http://ec.europa.eu/competition/mergers/cases>). Notendur vefsetursins geta leitað að samrunaákvörðunum með ýmsum hætti, m.a. eftir fyrirtæki, málsnúmeri, dagsetningu og atvinnugrein.
- Á rafrænu sniði á vefsetrinu EUR-Lex (<http://eur-lex.europa.eu/en/index.htm>), undir skjalnúmeri 32011M6280. EUR-Lex er beinlínuaðgangur að löggjöf Evrópusambandsins.

Ákvörðun um að hreyfa ekki andmælum við tilkynntri samfylkingu fyrirtækja **2012/EES/37/12**
(mál COMP/M.6459 – Sony/Mubadala Development/EMI Music Publishing)

Framkvæmdastjórnin ákvað hinn 19. apríl 2012 að hreyfa ekki andmælum við ofangreindri tilkynntri samfylkingu og lýsa hana samrýmanlega reglum sameiginlega markaðarins. Ákvörðunin er tekin í samræmi við staflíð b) í 1. mgr. 6. gr. reglugerðar ráðsins (EB) nr. 139/2004, sbr. 2. mgr. sömu greinar. Óstýtt útgáfa þessarar ákvörðunar er eingöngu til á ensku og verður hún birt eftir að felld hafa verið brott viðskiptaleyndarmál, ef einhver eru. Unnt verður að nálgast hana á eftirfarandi hátt:

- Á samkeppnishluta Europa-vefsetursins (<http://ec.europa.eu/competition/mergers/cases>). Notendur vefsetursins geta leitað að samrunaákvörðunum með ýmsum hætti, m.a. eftir fyrirtæki, málsnúmeri, dagsetningu og atvinnugrein.
- Á rafrænu sniði á vefsetrinu EUR-Lex (<http://eur-lex.europa.eu/en/index.htm>), undir skjalnúmeri 32012M6459. EUR-Lex er beinlínuaðgangur að löggjöf Evrópusambandsins.

Ákvörðun um að hreyfa ekki andmælum við tilkynntri samfylkingu fyrirtækja **2012/EES/37/13**
(mál COMP/M.6469 – Tognum/TMH)

Framkvæmdastjórnin ákvað hinn 21. júní 2012 að hreyfa ekki andmælum við ofangreindri tilkynntri samfylkingu og lýsa hana samrýmanlega reglum sameiginlega markaðarins. Ákvörðunin er tekin í samræmi við staflíð b) í 1. mgr. 6. gr. reglugerðar ráðsins (EB) nr. 139/2004. Óstýtt útgáfa þessarar ákvörðunar er eingöngu til á ensku og verður hún birt eftir að felld hafa verið brott viðskiptaleyndarmál, ef einhver eru. Unnt verður að nálgast hana á eftirfarandi hátt:

- Á samkeppnishluta Europa-vefsetursins (<http://ec.europa.eu/competition/mergers/cases>). Notendur vefsetursins geta leitað að samrunaákvörðunum með ýmsum hætti, m.a. eftir fyrirtæki, málsnúmeri, dagsetningu og atvinnugrein.
- Á rafrænu sniði á vefsetrinu EUR-Lex (<http://eur-lex.europa.eu/en/index.htm>), undir skjalnúmeri 32012M6469. EUR-Lex er beinlínuaðgangur að löggjöf Evrópusambandsins.

Ákvörðun um að hreyfa ekki andmælum við tilkynntri samfylkingu fyrirtækja **2012/EES/37/14**
(mál COMP/M.6477 – BP/Chevron/Eni/Sonangol/Total/ JV)

Framkvæmdastjórnin ákvað hinn 16. maí 2012 að hreyfa ekki andmælum við ofangreindri tilkynntri samfylkingu og lýsa hana samrýmanlega reglum sameiginlega markaðarins. Ákvörðunin er tekin í samræmi við staflíð b) í 1. mgr. 6. gr. reglugerðar ráðsins (EB) nr. 139/2004. Óstýtt útgáfa þessarar ákvörðunar er eingöngu til á ensku og verður hún birt eftir að felld hafa verið brott viðskiptaleyndarmál, ef einhver eru. Unnt verður að nálgast hana á eftirfarandi hátt:

- Á samkeppnishluta Europa-vefsetursins (<http://ec.europa.eu/competition/mergers/cases>). Notendur vefsetursins geta leitað að samrunaákvörðunum með ýmsum hætti, m.a. eftir fyrirtæki, málsnúmeri, dagsetningu og atvinnugrein.
- Á rafrænu sniði á vefsetrinu EUR-Lex (<http://eur-lex.europa.eu/en/index.htm>), undir skjalnúmeri 32012M6477. EUR-Lex er beinlínuaðgangur að löggjöf Evrópusambandsins.

Ákvörðun um að hreyfa ekki andmælum við tilkynntri samfylkingu fyrirtækja **2012/EES/37/15**
(mál COMP/M.6517 – The Klesch Group/Arkema's Vinyl Products Business)

Framkvæmdastjórnin ákvað hinn 20. júní 2012 að hreyfa ekki andmælum við ofangreindri tilkynntri samfylkingu og lýsa hana samrýmanlega reglum sameiginlega markaðarins. Ákvörðunin er tekin í samræmi við staflíð b) í 1. mgr. 6. gr. reglugerðar ráðsins (EB) nr. 139/2004. Óstýtt útgáfa þessarar ákvörðunar er eingöngu til á ensku og verður hún birt eftir að felld hafa verið brott viðskiptaleyndarmál, ef einhver eru. Unnt verður að nálgast hana á eftirfarandi hátt:

- Á samkeppnishluta Europa-vefsetursins (<http://ec.europa.eu/competition/mergers/cases>). Notendur vefsetursins geta leitað að samrunaákvörðunum með ýmsum hætti, m.a. eftir fyrirtæki, málsnúmeri, dagsetningu og atvinnugrein.
- Á rafrænu sniði á vefsetrinu EUR-Lex (<http://eur-lex.europa.eu/en/index.htm>), undir skjalnúmeri 32012M6517. EUR-Lex er beinlínuaðgangur að löggjöf Evrópusambandsins.

Ákvörðun um að hreyfa ekki andmælum við tilkynntri samfylkingu fyrirtækja **2012/EES/37/16**
(mál COMP/M.6546 – Ericsson/Technicolor Broadcasting Services)

Framkvæmdastjórnin ákvað hinn 22. júní 2012 að hreyfa ekki andmælum við ofangreindri tilkynntri samfylkingu og lýsa hana samrýmanlega reglum sameiginlega markaðarins. Ákvörðunin er tekin í samræmi við staflið b) í 1. mgr. 6. gr. reglugerðar ráðsins (EB) nr. 139/2004. Óstytt útgáfa þessarar ákvörðunar er eingöngu til á ensku og verður hún birt eftir að felld hafa verið brott viðskiptaleyndarmál, ef einhver eru. Unnt verður að nálgast hana á eftirfarandi hátt:

- Á samkeppnishluta Europa-vefsetursins (<http://ec.europa.eu/competition/mergers/cases>). Notendur vefsetursins geta leitað að samrunaákvörðunum með ýmsum hætti, m.a. eftir fyrirtæki, málsnúmeri, dagsetningu og atvinnugrein.
- Á rafrænu sniði á vefsetrinu EUR-Lex (<http://eur-lex.europa.eu/en/index.htm>), undir skjálnúmeri 32012M6546. EUR-Lex er beinlínuaðgangur að löggjöf Evrópusambandsins.

Ákvörðun um að hreyfa ekki andmælum við tilkynntri samfylkingu fyrirtækja **2012/EES/37/17**
(mál COMP/M.6555 – Posco/MC/MCHC/JV)

Framkvæmdastjórnin ákvað hinn 11. júní 2012 að hreyfa ekki andmælum við ofangreindri tilkynntri samfylkingu og lýsa hana samrýmanlega reglum sameiginlega markaðarins. Ákvörðunin er tekin í samræmi við staflið b) í 1. mgr. 6. gr. reglugerðar ráðsins (EB) nr. 139/2004. Óstytt útgáfa þessarar ákvörðunar er eingöngu til á ensku og verður hún birt eftir að felld hafa verið brott viðskiptaleyndarmál, ef einhver eru. Unnt verður að nálgast hana á eftirfarandi hátt:

- Á samkeppnishluta Europa-vefsetursins (<http://ec.europa.eu/competition/mergers/cases>). Notendur vefsetursins geta leitað að samrunaákvörðunum með ýmsum hætti, m.a. eftir fyrirtæki, málsnúmeri, dagsetningu og atvinnugrein.
- Á rafrænu sniði á vefsetrinu EUR-Lex (<http://eur-lex.europa.eu/en/index.htm>), undir skjálnúmeri 32012M6555. EUR-Lex er beinlínuaðgangur að löggjöf Evrópusambandsins.

Ákvörðun um að hreyfa ekki andmælum við tilkynntri samfylkingu fyrirtækja **2012/EES/37/18**
(mál COMP/M.6559 – EuroChem Trading GmbH/K+S Nitrogen)

Framkvæmdastjórnin ákvað hinn 25. júní 2012 að hreyfa ekki andmælum við ofangreindri tilkynntri samfylkingu og lýsa hana samrýmanlega reglum sameiginlega markaðarins. Ákvörðunin er tekin í samræmi við staflið b) í 1. mgr. 6. gr. reglugerðar ráðsins (EB) nr. 139/2004. Óstýtt útgáfa þessarar ákvörðunar er eingöngu til á ensku og verður hún birt eftir að felld hafa verið brott viðskiptaleyndarmál, ef einhver eru. Unnt verður að nálgast hana á eftirfarandi hátt:

- Á samkeppnishluta Europa-vefsetursins (<http://ec.europa.eu/competition/mergers/cases>). Notendur vefsetursins geta leitað að samrunaákvörðunum með ýmsum hætti, m.a. eftir fyrirtæki, málsnúmeri, dagsetningu og atvinnugrein.
- Á rafrænu sniði á vefsetrinu EUR-Lex (<http://eur-lex.europa.eu/en/index.htm>), undir skjálnúmeri 32012M6559. EUR-Lex er beinlínuaðgangur að löggjöf Evrópusambandsins.

Ákvörðun um að hreyfa ekki andmælum við tilkynntri samfylkingu fyrirtækja **2012/EES/37/19**
(mál COMP/M.6563 – Mexichem SIH/Wavin)

Framkvæmdastjórnin ákvað hinn 4. júní 2012 að hreyfa ekki andmælum við ofangreindri tilkynntri samfylkingu og lýsa hana samrýmanlega reglum sameiginlega markaðarins. Ákvörðunin er tekin í samræmi við staflið b) í 1. mgr. 6. gr. reglugerðar ráðsins (EB) nr. 139/2004. Óstýtt útgáfa þessarar ákvörðunar er eingöngu til á ensku og verður hún birt eftir að felld hafa verið brott viðskiptaleyndarmál, ef einhver eru. Unnt verður að nálgast hana á eftirfarandi hátt:

- Á samkeppnishluta Europa-vefsetursins (<http://ec.europa.eu/competition/mergers/cases>). Notendur vefsetursins geta leitað að samrunaákvörðunum með ýmsum hætti, m.a. eftir fyrirtæki, málsnúmeri, dagsetningu og atvinnugrein.
- Á rafrænu sniði á vefsetrinu EUR-Lex (<http://eur-lex.europa.eu/en/index.htm>), undir skjálnúmeri 32012M6563. EUR-Lex er beinlínuaðgangur að löggjöf Evrópusambandsins.

Ákvörðun um að hreyfa ekki andmælum við tilkynntri samfylkingu fyrirtækja **2012/EES/37/20**
(mál COMP/M.6583 – KIB/BDMI/Bidmanagement)

Framkvæmdastjórnin ákvað hinn 19. júní 2012 að hreyfa ekki andmælum við ofangreindri tilkynntri samfylkingu og lýsa hana samrýmanlega reglum sameiginlega markaðarins. Ákvörðunin er tekin í samræmi við staflið b) í 1. mgr. 6. gr. reglugerðar ráðsins (EB) nr. 139/2004. Óstýtt útgáfa þessarar ákvörðunar er eingöngu til á þýsku og verður hún birt eftir að felld hafa verið brott viðskiptaleyndarmál, ef einhver eru. Unnt verður að nálgast hana á eftirfarandi hátt:

- Á samkeppnishluta Europa-vefsetursins (<http://ec.europa.eu/competition/mergers/cases>). Notendur vefsetursins geta leitað að samrunaákvörðunum með ýmsum hætti, m.a. eftir fyrirtæki, málsnúmeri, dagsetningu og atvinnugrein.
- Á rafrænu sniði á vefsetrinu EUR-Lex (<http://eur-lex.europa.eu/en/index.htm>), undir skjálnúmeri 32012M6583. EUR-Lex er beinlínuaðgangur að löggjöf Evrópusambandsins.

Ákvörðun um að hreyfa ekki andmælum við tilkynntri samfylkingu fyrirtækja **2012/EES/37/21**
**(mál COMP/M.6579 – Mitsubishi Corporation/Development Bank of Japan/
DVB Bank SE/TES Holdings)**

Framkvæmdastjórnin ákvað hinn 7. júní 2012 að hreyfa ekki andmælum við ofangreindri tilkynntri samfylkingu og lýsa hana samrýmanlega reglum sameiginlega markaðarins. Ákvörðunin er tekin í samræmi við staflið b) í 1. mgr. 6. gr. reglugerðar ráðsins (EB) nr. 139/2004. Óstýtt útgáfa þessarar ákvörðunar er eingöngu til á ensku og verður hún birt eftir að felld hafa verið brott viðskiptaleyndarmál, ef einhver eru. Unnt verður að nálgast hana á eftirfarandi hátt:

- Á samkeppnishluta Europa-vefsetursins (<http://ec.europa.eu/competition/mergers/cases>). Notendur vefsetursins geta leitað að samrunaákvörðunum með ýmsum hætti, m.a. eftir fyrirtæki, málsnúmeri, dagsetningu og atvinnugrein.
- Á rafrænu sniði á vefsetrinu EUR-Lex (<http://eur-lex.europa.eu/en/index.htm>), undir skjálnúmeri 32012M6579. EUR-Lex er beinlínuaðgangur að löggjöf Evrópusambandsins.

Ákvörðun um að hreyfa ekki andmælum við tilkynntri samfylkingu fyrirtækja **2012/EES/37/22**
(mál COMP/M.6592 – Naxicap/Achares/Pro-Struct/Accent Jobs for People)

Framkvæmdastjórnin ákvað hinn 25. júní 2012 að hreyfa ekki andmælum við ofangreindri tilkynntri samfylkingu og lýsa hana samrýmanlega reglum sameiginlega markaðarins. Ákvörðunin er tekin í samræmi við staflið b) í 1. mgr. 6. gr. reglugerðar ráðsins (EB) nr. 139/2004. Óstýtt útgáfa þessarar ákvörðunar er eingöngu til á frönsku og verður hún birt eftir að felld hafa verið brott viðskiptaleyndarmál, ef einhver eru. Unnt verður að nálgast hana á eftirfarandi hátt:

- Á samkeppnishluta Europa-vefsetursins (<http://ec.europa.eu/competition/mergers/cases>). Notendur vefsetursins geta leitað að samrunaákvörðunum með ýmsum hætti, m.a. eftir fyrirtæki, málsnúmeri, dagsetningu og atvinnugrein.
- Á rafrænu sniði á vefsetrinu EUR-Lex (<http://eur-lex.europa.eu/en/index.htm>), undir skjálnúmeri 32012M6592. EUR-Lex er beinlínuaðgangur að löggjöf Evrópusambandsins.

Ákvörðun um að hreyfa ekki andmælum við tilkynntri samfylkingu fyrirtækja **2012/EES/37/23**
(mál COMP/M.6593 – Audi/Ducati Motor Holding)

Framkvæmdastjórnin ákvað hinn 28. júní 2012 að hreyfa ekki andmælum við ofangreindri tilkynntri samfylkingu og lýsa hana samrýmanlega reglum sameiginlega markaðarins. Ákvörðunin er tekin í samræmi við staflið b) í 1. mgr. 6. gr. reglugerðar ráðsins (EB) nr. 139/2004. Óstýtt útgáfa þessarar ákvörðunar er eingöngu til á ensku og verður hún birt eftir að felld hafa verið brott viðskiptaleyndarmál, ef einhver eru. Unnt verður að nálgast hana á eftirfarandi hátt:

- Á samkeppnishluta Europa-vefsetursins (<http://ec.europa.eu/competition/mergers/cases>). Notendur vefsetursins geta leitað að samrunaákvörðunum með ýmsum hætti, m.a. eftir fyrirtæki, málsnúmeri, dagsetningu og atvinnugrein.
- Á rafrænu sniði á vefsetrinu EUR-Lex (<http://eur-lex.europa.eu/en/index.htm>), undir skjálnúmeri 32012M6593. EUR-Lex er beinlínuaðgangur að löggjöf Evrópusambandsins.

Ákvörðun um að hreyfa ekki andmælum við tilkynntri samfylkingu fyrirtækja **2012/EES/37/24**
(mál COMP/M.6604 – CPPIB/Atlantia/Grupo Costanera)

Framkvæmdastjórnin ákvað hinn 11. júní 2012 að hreyfa ekki andmælum við ofangreindri tilkynntri samfylkingu og lýsa hana samrýmanlega reglum sameiginlega markaðarins. Ákvörðunin er tekin í samræmi við staflið b) í 1. mgr. 6. gr. reglugerðar ráðsins (EB) nr. 139/2004. Óstýtt útgáfa þessarar ákvörðunar er eingöngu til á ensku og verður hún birt eftir að felld hafa verið brott viðskiptaleyndarmál, ef einhver eru. Unnt verður að nálgast hana á eftirfarandi hátt:

- Á samkeppnishluta Europa-vefsetursins (<http://ec.europa.eu/competition/mergers/cases>). Notendur vefsetursins geta leitað að samrunaákvörðunum með ýmsum hætti, m.a. eftir fyrirtæki, málsnúmeri, dagsetningu og atvinnugrein.
- Á rafrænu sniði á vefsetrinu EUR-Lex (<http://eur-lex.europa.eu/en/index.htm>), undir skjalnúmeri 32012M6604. EUR-Lex er beinlínuaðgangur að löggjöf Evrópusambandsins.

Ákvörðun um að hreyfa ekki andmælum við tilkynntri samfylkingu fyrirtækja **2012/EES/37/25**
(mál COMP/M.6610 – CVC/Alix Partners)

Framkvæmdastjórnin ákvað hinn 25. júní 2012 að hreyfa ekki andmælum við ofangreindri tilkynntri samfylkingu og lýsa hana samrýmanlega reglum sameiginlega markaðarins. Ákvörðunin er tekin í samræmi við staflið b) í 1. mgr. 6. gr. reglugerðar ráðsins (EB) nr. 139/2004. Óstýtt útgáfa þessarar ákvörðunar er eingöngu til á ensku og verður hún birt eftir að felld hafa verið brott viðskiptaleyndarmál, ef einhver eru. Unnt verður að nálgast hana á eftirfarandi hátt:

- Á samkeppnishluta Europa-vefsetursins (<http://ec.europa.eu/competition/mergers/cases>). Notendur vefsetursins geta leitað að samrunaákvörðunum með ýmsum hætti, m.a. eftir fyrirtæki, málsnúmeri, dagsetningu og atvinnugrein.
- Á rafrænu sniði á vefsetrinu EUR-Lex (<http://eur-lex.europa.eu/en/index.htm>), undir skjalnúmeri 32012M6610. EUR-Lex er beinlínuaðgangur að löggjöf Evrópusambandsins.

Ákvörðun um að hreyfa ekki andmælum við tilkynntri samfylkingu fyrirtækja **2012/EES/37/26**
(mál COMP/M.6612 – Vitol/AtlasInvest/Petroplus Marketing)

Framkvæmdastjórnin ákvað hinn 18. júní 2012 að hreyfa ekki andmælum við ofangreindri tilkynntri samfylkingu og lýsa hana samrýmanlega reglum sameiginlega markaðarins. Ákvörðunin er tekin í samræmi við staflið b) í 1. mgr. 6. gr. reglugerðar ráðsins (EB) nr. 139/2004. Óstýtt útgáfa þessarar ákvörðunar er eingöngu til á ensku og verður hún birt eftir að felld hafa verið brott viðskiptaleyndarmál, ef einhver eru. Unnt verður að nálgast hana á eftirfarandi hátt:

- Á samkeppnishluta Europa-vefsetursins (<http://ec.europa.eu/competition/mergers/cases>). Notendur vefsetursins geta leitað að samrunaákvörðunum með ýmsum hætti, m.a. eftir fyrirtæki, málsnúmeri, dagsetningu og atvinnugrein.
- Á rafrænu sniði á vefsetrinu EUR-Lex (<http://eur-lex.europa.eu/en/index.htm>), undir skjálnúmeri 32012M6612. EUR-Lex er beinlínuaðgangur að löggjöf Evrópusambandsins.

Ákvörðun um að hreyfa ekki andmælum við tilkynntri samfylkingu fyrirtækja **2012/EES/37/27**
(mál COMP/M.6614 – Samsung Electronics/Samsung Mobile Display)

Framkvæmdastjórnin ákvað hinn 19. júní 2012 að hreyfa ekki andmælum við ofangreindri tilkynntri samfylkingu og lýsa hana samrýmanlega reglum sameiginlega markaðarins. Ákvörðunin er tekin í samræmi við staflið b) í 1. mgr. 6. gr. reglugerðar ráðsins (EB) nr. 139/2004. Óstýtt útgáfa þessarar ákvörðunar er eingöngu til á ensku og verður hún birt eftir að felld hafa verið brott viðskiptaleyndarmál, ef einhver eru. Unnt verður að nálgast hana á eftirfarandi hátt:

- Á samkeppnishluta Europa-vefsetursins (<http://ec.europa.eu/competition/mergers/cases>). Notendur vefsetursins geta leitað að samrunaákvörðunum með ýmsum hætti, m.a. eftir fyrirtæki, málsnúmeri, dagsetningu og atvinnugrein.
- Á rafrænu sniði á vefsetrinu EUR-Lex (<http://eur-lex.europa.eu/en/index.htm>), undir skjálnúmeri 32012M6614. EUR-Lex er beinlínuaðgangur að löggjöf Evrópusambandsins.

Ákvörðun um að hreyfa ekki andmælum við tilkynntri samfylkingu fyrirtækja **2012/EES/37/28**
(mál COMP/M.6617 – Trafigura/Baycliffe/Blue Ocean)

Framkvæmdastjórnin ákvað hinn 25. júní 2012 að hreyfa ekki andmælum við ofangreindri tilkynntri samfylkingu og lýsa hana samrýmanlega reglum sameiginlega markaðarins. Ákvörðunin er tekin í samræmi við staflið b) í 1. mgr. 6. gr. reglugerðar ráðsins (EB) nr. 139/2004. Óstytt útgáfa þessarar ákvörðunar er eingöngu til á ensku og verður hún birt eftir að felld hafa verið brott viðskiptaleyndarmál, ef einhver eru. Unnt verður að nálgast hana á eftirfarandi hátt:

- Á samkeppnishluta Europa-vefsetursins (<http://ec.europa.eu/competition/mergers/cases>). Notendur vefsetursins geta leitað að samrunaákvörðunum með ýmsum hætti, m.a. eftir fyrirtæki, málsnúmeri, dagsetningu og atvinnugrein.
- Á rafrænu sniði á vefsetrinu EUR-Lex (<http://eur-lex.europa.eu/en/index.htm>), undir skjálnúmeri 32012M6617. EUR-Lex er beinlínuaðgangur að löggjöf Evrópusambandsins.

Ríkisaðstoð – Rúmenía

2012/EES/37/29

**Málsnúmer SA.33623 (12/C) (áður 11/NN) – Meint ívilnandi raforkuverð til
ArcelorMittal Galați SA**

**Auglýst eftir athugasemdum í samræmi við 2. mgr. 108. gr. sáttmálans um
starfshætti Evrópusambandsins**

Framkvæmdastjórnin tilkynnti stjórnvöldum í Rúmeníu, með bréfi dagsettu 25. apríl 2012, þá ákvörðun sína að hefja rannsókn á ofangreindri aðstoð í samræmi við 2. mgr. 108. gr. sáttmálans um starfshætti Evrópusambandsins.

Frestur hagsmunaaðila til að gera athugasemdir er einn mánuður frá því að ágríp þetta og eftirfylgjandi bréf birtist í Stjtið. ESB (C 189, 29.5.2012, bls. 3). Athugasemdir skal senda á eftirfarandi póstfang:

European Commission
Directorate-General for Competition
State aid Registry
1049 Bruxelles/Brussel
BELGIQUE/BELGIË
Bréfasími: +32 22961242

Athugasemdunum verður komið á framfæri við stjórnvöld í Rúmeníu. Þeim, sem leggja fram athugasemdir, er heimilt að óska nafnleyndar og skulu slíkar óskir vera skriflegar og rökstuddar.

Auglýst eftir tillögum – EACEA/18/12

2012/EES/37/30

Áætlunin „Virki æska“

Stuðningskerfi fyrir ungmenni – Undiraðgerð 4.6 – Samstarfsverkefni

Markmið þessarar auglýsingar eftir tillögum er að styrkja verkefni sem snúast um samstarf við opinberar stofnanir héraða eða sveitarfélaga eða aðra hagsmunaaðila sem starfa að æskulýðsmálum á Evrópuvettvangi til að þróa verkefni til lengri tíma sem sameina ýmsar ráðstafanir áætlunarinnar Virkrar æsku.

Markmið þessa kerfis er að hvetja til samvirkni og samstarfs milli framkvæmdastjórnar Evrópusambandsins – fyrir milligöngu framkvæmdastofnunar menntamála, hljóð- og myndmiðlunar og menningar – og aðila á sviði æskulýðsstarfs með því að samnýta fjármuni og starfsaðferðir í því skyni að ná sem mestum árangri með áætluninni og til að ná til fleiri aðstoðarþega.

Um nánari upplýsingar um þessa auglýsingu vísast til Stjórnartíðinda Evrópusambandsins, C 187, 27.6.2012, bls. 11.

Umsóknareyðublað og fylgiskjöl sem máli skipta er að finna á eftirfarandi vefslóð:

http://eacea.ec.europa.eu/youth/index_en.htm

Auglýst eftir tillögum – EACEA/19/12

2012/EES/37/31

Áætlunin „Virki æska“

Undiraðgerð 4.4: Verkefni sem stuðla að nýsköpun og gæðum

Tilgangur þessarar auglýsingar eftir tillögum er að styðja verkefni sem snúast um að innleiða, útfæra og kynna nýskapandi og gæðatengda þætti í óformlegu námi og æskulýðsstarfi.

Þessir nýsköpunarþættir geta varðað:

- efni og markmið, með hliðsjón af þróun sem á sér stað í Evrópusamvinnu á sviði æskulýðsstarfs og forgangsverkefna áætlunarinnar „Virki æska“ og/eða
- aðferð þá sem er notuð til að koma fram með nýjar hugmyndir og nálgun á sviði óformlegs náms og æskulýðsstarfs.

Umsóknareyðublað, rétt útfyllt, verður að hafa borist eigi síðar en **3. september 2012**.

Styrkumsóknir verða að fullnægja öllum ákvæðum umsóknarleiðbeininga fyrir auglýsingu EACEA/19/12, berast á til þess gerðu eyðublaði og hafa að geyma öll fylgiskjöl sem máli skipta.

Skjölín, sem hér hafa verið nefnd, eru birt á Netinu á eftirtalinni vefslóð:

http://eacea.ec.europa.eu/youth/index_en.

Um nánari upplýsingar um þessa auglýsingu vísast til *Stjórnartíðinda Evrópusambandsins*, C 187, 27.6.2012, bls. 8.

**Yfirlit um ákvarðanir Evrópusambandsins um markaðsleyfi fyrir lyfjum sem
teknar voru frá 1. maí 2012 til 31. maí 2012**

2012/EES/37/32

Birt hefur verið yfirlit um ákvarðanir um markaðsleyfi fyrir lyfjum sem teknar voru fyrir maí 2012, sjá *Stjórnartíðindi Evrópusambandsins C 190, 29.6.2012*.